der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 19





TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
Verlagspostamt Berlin · Einzelpreis 1,– M
32 542

11/70

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

11 NOVEMBER 1970 · BERLIN · 19. JAHRGANG



Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41 Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 3,– M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der Deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 83, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

In Prag beim XVII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1970 hingen bei den Hochbauten die Trauben sehr hoch. Das drückt sich auch darin aus, daß zum Beispiel dieses hervorragende Werk eines Teilnehmers – eine Brückenbaustelle – für einen Preis noch nicht gut genug war.

Foto: Manfred Gerlach, Berlin

Rücktitelbild

Nun aber ab nach Hause mit dir Kleinen, es ist doch schon ziemlich kalt geworden (Schmalspurbahn Gernrode – Alexisbad im Harz)

Foto: Wolfgang Hein, Berlin

In Vorbereitung

Modelleisenbahnen auf der Leipziger Herbstmesse 1970

Neuentwickelte Diesellokomotive T 478.3 der ČSD

Von den Delegiertenkonferenzen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

Ing.-Ök. HELMUT KOHLBERGER, Berlin

Vom XVII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1970 in Prag

Am 17. August 1970 fuhren wir in die Stadt an der Moldau, nach Prag. Wir führten eine kostbare Last mit uns, nämlich die Wettbewerbsmodelle der DDR-Teilnehmer, welche in den einzelnen Bezirksausscheiden gute Plätze errungen hatten. Die Reise verlief planmäßig und pannenlos, und gut kamen wir abends vor dem „Haus der Kinder und Jugend" in Praha-Karlin an, wo wir von den Prager Freunden begrüßt wurden. Diese waren schon sehr fleißig bei der umfangreichen Arbeit und bereiteten den XVII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb verbunden mit einer großen Ausstellung vor.

Die internationale Jury übte ihre nicht leichte Aufgabe am 20. und 21. August mit größter Gewissenhaftigkeit aus. Ihr gehörten folgende Modellfreunde an:

Vorsitzender: Jan Drbušek, ČSSR

Mitglieder: Alexander Molnár, ČSSR
Vit Kremař, ČSSR
Imre Szentivanyi, Ungarische VR
Bertalan Szaraz, Ungarische VR
Helmut Kohlberger, DDR
Olaf Herfen, DDR

Insgesamt wurden 286 Modelle der verschiedenen Kategorien aus sechs Ländern nach Prag geschickt.

Diese verteilten sich auf die einzelnen Länder wie folgt:

UdSSR	14
DDR	63
Ungarische VR	5
VR Polen	1
Schweiz	3
ČSSR	200

Bemerkenswert war übrigens, daß zum ersten Male in der langen Geschichte der Internationalen Modellbahn-Wettbewerbe Teilnehmer aus der Sowjetunion zu verzeichnen waren.

Die Jury konnte schließlich nach getaner Arbeit feststellen, daß insgesamt folgende Preise vergeben wurden: 11 erste, 12 zweite, 10 dritte, zwei Sonder- und sieben Anerkennungspreise, also ein durchaus ansehnliches Ergebnis.

Auf die Teilnehmerländer entfielen die Preise wie folgt:

	Ges.	UdSSR	DDR	VR Ungarn	VR Polen	ČSSR	Schweiz
1. Pr.	11	—	9	—	—	1	1
2. Pr.	12	—	2	1	1	8	—
3. Pr.	10	—	6	—	—	4	—
Sond.-Pr.	2	1	1	—	—	—	—
Anerk.-Pr.	7	—	1	—	—	5	1



Bild 1 Der Stellvertreter des Verkehrsministers der ČSSR eröffnet die Ausstellung und durchschneidet das obligatorische weiße Band

Bild 2 Die Jury arbeitet angestrengt, um zu keinem Fehlurteil zu kommen



Titelvignette

Dieseltriebwagen für den Nebenbahnverkehr der Reihe 172.0.. (alt Baureihe VT 2.09). Diese Leichttriebwagen – gekuppelt mit Bei- oder Steuerwagen – lösen bei der Deutschen Reichsbahn zum Teil die Dampflokomotiven auf den Nebenbahnstrecken ab. Sie fahren aber auch in verkehrsschwachen Zeiten auf Hauptstrecken.

Zeichnung: Horst Schleef, Berlin

Wenn man einmal eine „inoffizielle Länderwertung" vornimmt, liegt unsere Republik mit Abstand an der Spitze dieses starken Feldes. Dabei haben wir einem 1. Preis vier, einem Sonderpreis drei, einem 2. Preis zwei, einem 3. Preis einen und einem Anerkennungspreis zwei Punkte zugeordnet. Dann erhielten die

DDR	= 51 Punkte
ČSSR	= 34 Punkte
Schweiz	= 6 Punkte
UdSSR	= 3 Punkte
VR Polen	= 2 Punkte
Ungarische VR	= 2 Punkte

Doch nun wollen wir uns einmal eine Auswahl der in Prag vorgestellten Arbeiten anschauen, um einen bildlichen Eindruck vom Leistungsniveau des diesjährigen Wettbewerbs zu bekommen.

Das Bild 3 zeigt das Siegermodell in der Gruppe A 1 H0/S, also den Eigenbautriebfahrzeugen, eine Ellok der BR E 94 von Günther Lehnert. Es errang von 100 möglichen Punkten 92,3 und damit den 1. Preis in dieser Gruppe. Die Achsen dieser Lokomotive sind gefedert gelagert, und auch sonst sind sehr viele Einzelheiten mit Können und Geschick von Herrn Lehnert ausgeführt.

Im Bild 4 ist eine H0-Lok der BR 93 wiedergegeben, die Hermann Hoffmann gebaut hat und welche für einen 1. Preis in der Gruppe A 2 H0/S, also den Umbautriebfahrzeugen, gut war. Hier waren 87 Punkte die Ausbeute.

90,3 Punkte und ebenfalls einen 1. Preis holte sich Erwin Mischok mit der Dampflok der BR 22 (jetzt 39) in TT. Dieses Modell ist ein völliger Eigenbau (Bild 5).

Eine absolute Meisterleistung, kaum noch zu überbieten, stellte die Arbeit von Wolfgang Köhler dar (Bild 6). Er bastelt in der zierlichen Nenngröße N Lokomotivmodelle, die sich überall in der Welt sehen lassen können. Die DDR-Juroren mußten erst ein Modell öffnen, ehe sich die ausländischen Fachleute davon durch Augenschein überzeugen ließen, daß es wirklich reine Handarbeit war. Die fantastischen Modelle besitzen sogar eine Motorkupplung. Dadurch fahren die Lokomotiven weich an und laufen auch ebenso aus. Es war ein vorbildgerechtes Geräusch, wenn man einige wenige Volt Fahrspannung gab, lief der Motor an, die Kupplung griff aber bei der geringen Drehzahl noch nicht, so daß das „Dieselgeräusch" im Stand zu hören war. Also nochmals, eine besondere Anerkennung für diesen hervorragenden 1. Preis in der Gruppe A 1 N/S, hinter dem die nur insgesamt zweimal vergebene Note „100 Punkte" stand!

In der Gruppe Umbautriebfahrzeuge in TT, also A 2 TT/S, war die BR 96 gleich zweimal vertreten, und beide Modelle holten sich auch Preise, Arnd Schwabe erhielt 87,6 Punkte und damit den 1. Preis (Bild 7). Betrachten wir deshalb auch an dieser Stelle gleich die zweite BR 96 von Klaus Müller, die 81 Punkte und damit den 2. Preis dieser Gruppe bekam (Bild 18).

Bild 8 gibt das H0-Modell eines Eigenbau-ČSD-Gepäckwagens wieder, welche der Junior (unter 16 Jahre) Jiři Skrbek aus der ČSSR baute und sich in der Gruppe B 1 H0/J damit einen 1. Preis holte.

In der Gruppe B 1 TT/S war Dieter Larisch der Empfänger des 1. Preises für eine Doppelstockeinheit DB 7, die 91,8 Punkte bekam. Das Modell zeigt Bild 9.

Wiederum ein Spitzenmodell aus unserer Republik war das von Joachim Schnitzer, der diesmal ein Empfangsgebäude in Nenngröße H0 einsandte und sicher 99 Punkte hereinholte. Man kann es weder mit Worten beschreiben noch im Bild ausdrücken, welche Details dieses Gebäudemodell aufwies. Sogar der Dienstfernsprecher auf dem Tisch des Fahrdienstleiters im Dienstraum fehlte nicht, um nur eine kleine Andeutung dessen zu geben, was der Modellbahnfreund Schnitzer geleistet hat. Das Empfangsgebäude „Tannenburg" – 1. Preis in Gruppe C 1 H0/S – zeigt Bild 10. Einen weiteren 1. Preis für die DDR eroberte sich Konrad Schwaner in der Gruppe C 1 TT/S mit 88 Punkten. Seine Arbeit „Blockstelle Linderode" gibt Bild 11 wieder. Miroslav Višek (ČSSR) bekam 76,5 Punkte und damit einen 2. Preis für sein Modell der ČSD-Diesellok T 434, Bild 12, Gruppe A 2 H0/S.

Ebenfalls in die ČSSR fiel der 2. Preis in der Gruppe A1 H0/S für die im Bild 13 dargestellte ČSD-Dampflok der Baureihe 310. Ihr Erbauer ist Emil Duncs.

In dieser Bewertungsgruppe war ein breites Feld guter Arbeiten, deshalb erhielt Herr Duncs trotz 91,6 Punkte „nur" den 2. Preis.

Aus der VR Polen kam nur ein einziges Modell, beachtlich, daß dieses dann sogar ein Preisträger wurde. Bild 14 gibt das H0-Modell von Joachim Sollotte, eine E-gekuppelte Dampflokomotive, wieder. Ergebnis: 88,8 Punkte, 2. Preis in der Gruppe A 1 H0/S.

Auch Milan Burget (ČSSR) erhielt einen 2. Preis in seiner Gruppe B 1 H0/S und 87,8 Punkte für einen ČSD-Personenwagen (Bild 15), ebenso wie Michal Rosenberg (ČSSR) für einen Güterwagen in der Gruppe B 1 H0/J (Bild 16). Bild 17 greift auf die 3. Preise vor: Peter Scheffler errang ihn mit seinem Stellwerksmodell in C 1 H0/S bei 92,5 Punkten!

Jaromir Vaček (ČSSR) hieß der Erbauer eines TT-Modells einer alten Dampfgepäckwagenlok, für die es einen 2. Preis bei 84,1 Punkten gab, (Bild 19).

Auf den gleichen Platz gesetzt wurde Pavel Čiž (ČSSR) mit seinem TT-Modell einer T 435, welches 85,6 Punkte zugesprochen bekam (Gruppe: A 1 TT/S, Bild 20).

Klaus Grosche war ein weiterer Könner aus der DDR, sein Werk eine E 04 in N-Eigenbau (Bild 21). 89,3 Punkte bedeutete den 2. Preis in Gruppe A 1 N/S.

Für ein H0-Modell eines ČSD-Tafowagen wurde an Milan Hochmann (ČSSR) bei 80,1 Punkten ein 3. Preis in der Gruppe B 1 H0/S vergeben (Bild 22). Jürgen Matthern sorgte in der Gruppe A 2 H0/S mit einer BR 52 (Bild 23) für einen 3. Preis, die jedoch gerade noch mit 61,6 Punkten „den Zug erwischte".

Siegfried Brogsitter heißt ein weiterer Preisträger aus der DDR. Er holte sich für seine Dampflok der BR 69 in der Gruppe A 1 H0/S einen 3. Preis bei 91,6 Punkten (Bild 24). Ebenso auf einen 3. Preis gesetzt wurde in derselben Gruppe mit jedoch nur 88,6 Punkten Heinz Kohlberg, er baute die BR 56^{20} in H0 (Bild 25).

Der dreiachsige ČSD-Personenwagen in H0 (Gruppe B 1 H0/S) von Vladimir Zuzka (ČSSR) wurde mit 84,1 Punkten bewertet und kam damit auf einen 3. Preis in seiner Gruppe. Dieses Modell zeigt Bild 26.

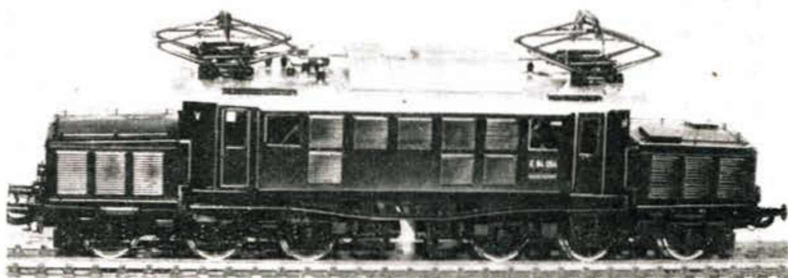
Jan Šaufl (ČSSR) stellte ein beachtlich gefertigtes Modell eines Empfangsgebäudes in typisch böhmischem Stil auf die Platte (Bild 27), dafür gab es in der Gruppe C 1 H0/S 91,8 Punkte und einen sicheren 2. Preis. Gerd Günther probierte sich in der Gruppe A 1 TT/S und sandte eine Diesellokomotive der BR 120 (ehem. V 200) nach Prag. Seine Arbeit wurde mit 84,1 Punkten und einem 3. Preis in dieser Gruppe belohnt (Bild 28). Bei den Triebfahrzeugumbauten in TT, also in der Gruppe A 2 TT/S, errang Roland Buschan mit einer BR 92 einen 3. Preis bei 80,3 Punkten, Bild 29.

Über das in unserem Bild 30 dargestellte H0-Modell eines sowjetischen Bahnhofs muß man einige Worte mehr sagen. Eine solche filigrane, liebevolle und gekonnte Arbeit auf dem Gebiete des Gebäudebaues und des Figuren-Nachbildens hat man einfach noch nicht gesehen. Selbst solche Modelleisenbahner, die seit Jahren persönlich während aller Wettbewerbe zugegen waren, anerkannten dies und zollten dieser hervorragenden Arbeit von Viktor Sergejewitsch Judin (UdSSR) die ihr gebührende Anerkennung. Die Figuren „leben"

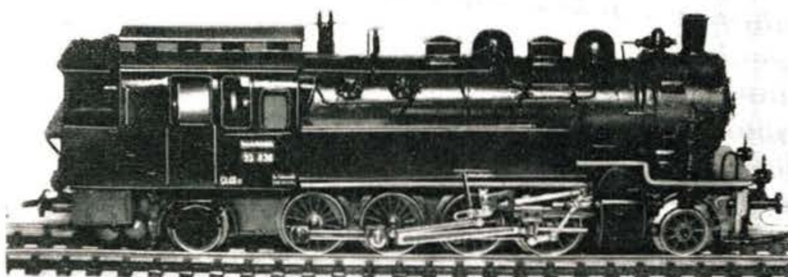
Bild 3 H0-Eigenbaumodell von Günther Lehnert, eine Ellok der BR E 94, 1. Preis in Gruppe A 1 H0/S

Bild 4 BR 93 in H0, Umbau von Hermann Hoffmann, 1. Preis in Gruppe A 2 H0/S

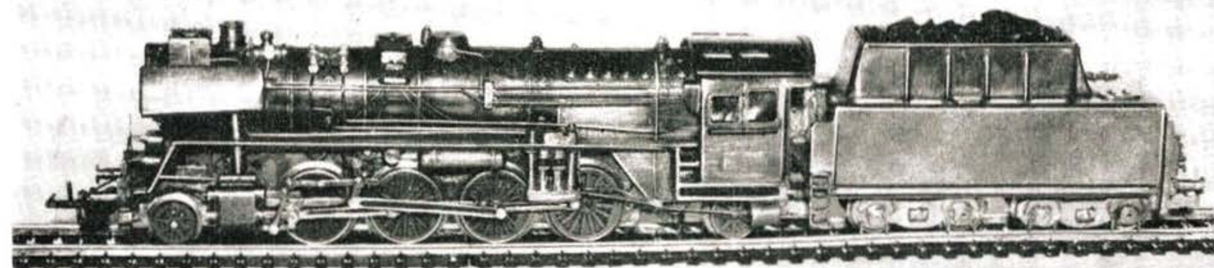
Bild 5 Ein weiterer DDR-Sieger: Erwin Mischok, 1. Preis für seine TT-Baureihe 39 (ehem. 22) in der Gruppe A 1 TT/S



3



4



5

im wahrsten Sinne des Wortes. Bereits dieses Modell aus der Sowjetunion läßt uns ahnen, welche Kapazitäten an Modellbahnern dort vorhanden sind. Einstimmiges Urteil der Jury deswegen: Sonderpreis bei 100 Punkten!

Auch das Bild 31 zeigt nochmals das hervorragende sowjetische Modell, wie es gerade von einem Jury-Mitglied mittels Lupe eingehend begutachtet wird.

Und damit wären wir am Ende unserer Betrachtung der Siegermodelle vom XVII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb in Prag. Alles in allem, eine wiederum gelungene Veranstaltung, zu der man nicht nur die Preisträger, sondern vor allem auch unsere tschechoslowakischen Freunde herzlichst beglückwünschen muß. Zum dritten Male richteten sie einen solchen Wettbewerb aus, aber dieser 1970er war der bisher schönste. Im nächsten Jahre findet der XVIII. nun wieder in unserer Republik statt, und zwar im Rahmen des MOROP-Kongresses in der Elbmetropole Dresden. Auch wir werden uns gewaltig anstrengen, um die schöne Tradition dieses alljährlichen Modellbahnereignisses in würdiger Form fortzusetzen.

Bild 6 Eine Meisterleistung unseres Wolfgang Köhler, Nenngröße N, Eigenbau mit Motorkupplung, Modell der BR 120 (ehem. V. 200 DR), 1. Preis Gruppe A 1 N/S

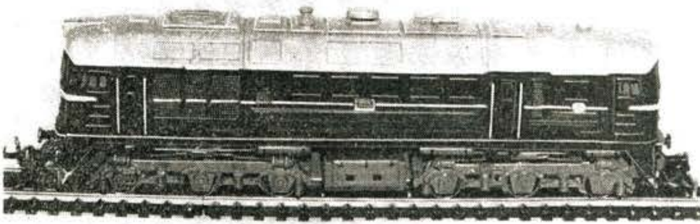
Bild 7 Arnd Schwabe holte sich mit dieser BR 96 in TT einen 1. Preis in der Gruppe A 2 TT/S

Bild 8 Ein Junior aus der ČSSR, Jiři Skrbek, baute diesen ČSD-Gepäckwagen und bekam dafür in der Gruppe B 1 H0/J einen 1. Preis

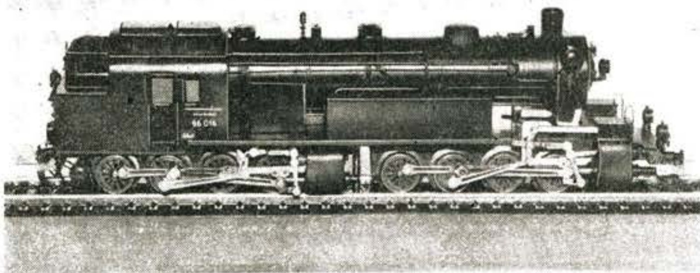
Bild 9 Dieter Larisch bastelte diese DB 7 in TT, das bedeutete einen 1. Preis in der betreffenden Gruppe B 1 TT/J

Bild 10 Einen ganz sicheren 1. Preis holte sich auch dieses Jahr wieder Joachim Schnitzer mit einem Modell, diesmal war es ein hervorragendes Empfangsgebäude in H0

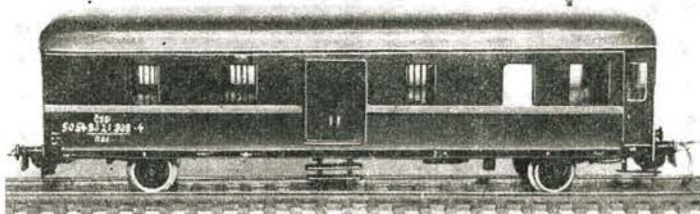
Bild 11 In der Gruppe C 1 TT/S belegte Konrad Schwaner den 1. Platz mit dem TT-Modell „Bk Linderode"



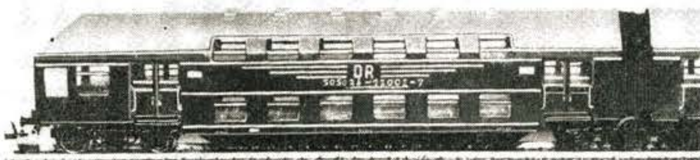
6



7



8

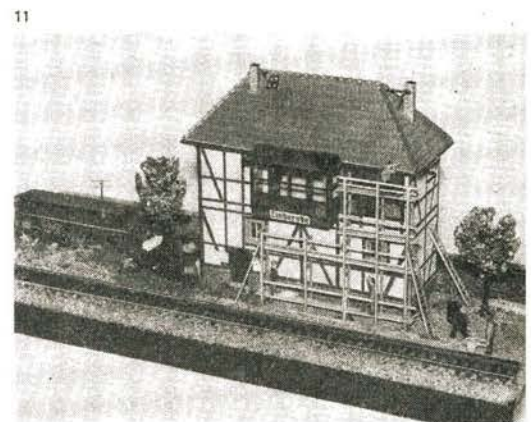


9

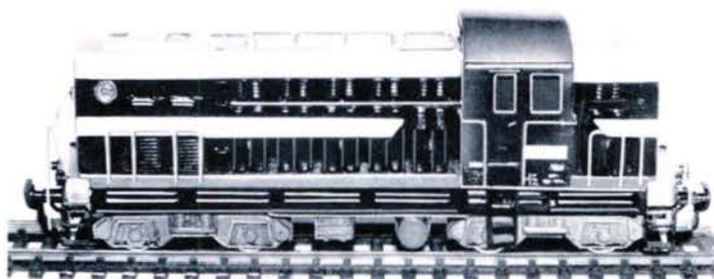
10



11

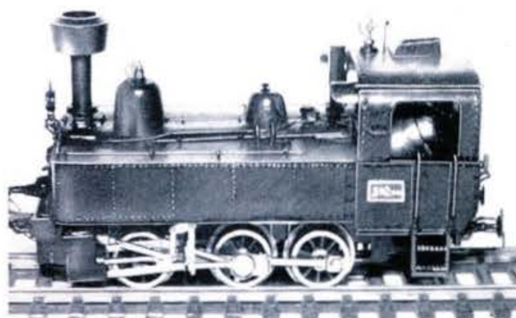


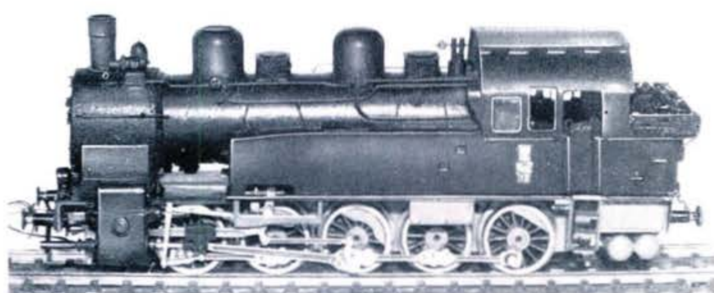
Vom XVII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1970 in Prag



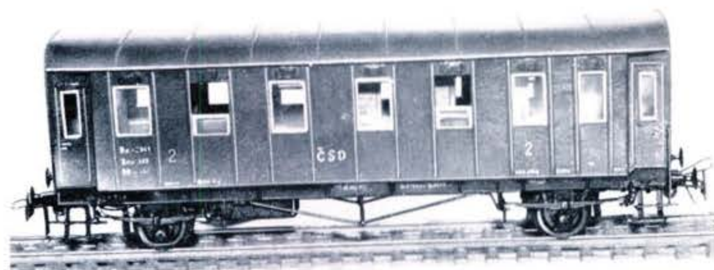
12

13

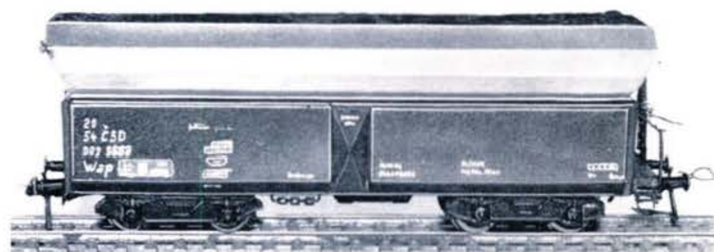




14



15



16

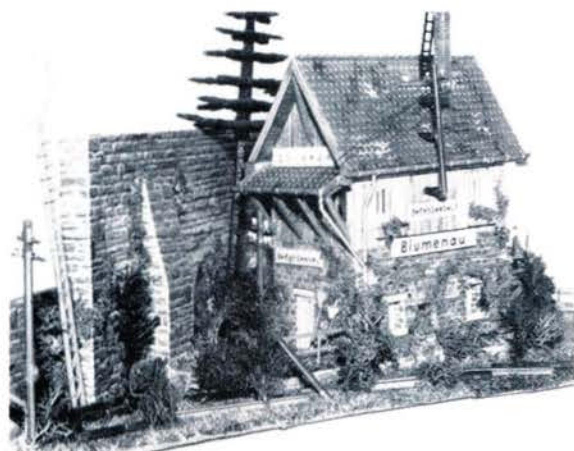
Bild 12 Miroslav Višek bekam einen 2. Preis für diese H0-Diesellok, einem Umbau

Bild 13 ČSD-Dampflok der Reihe 310, Erbauer: Emil Duncs (ČSSR), Gruppe A 1 H0/S, 2. Preis

Bild 14 Aus Polen kam der Preisträger Joachim Sollote. Seine Arbeit: E-gekuppelte Dampflok, 2. Preis in der Gruppe A 1 H0/S

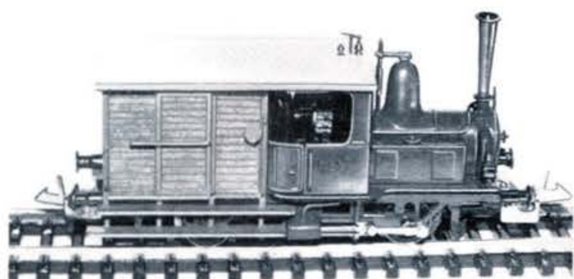
Bild 15 Einen 2. Preis sicherte sich auch Milan Burget mit diesem ČSD-Wagenmodell in H0

Bild 16 Auch Michal Rosenberg (ČSSR) erhielt einen 2. Preis in der Gruppe B 1 H0/J



17

Vom XVII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1970 in Prag



19



18

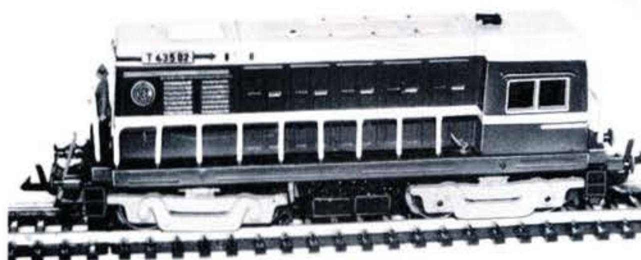
Bild 17 Stellwerksmodell in H0 von Peter Scheffler, das einen 3. Preis bei großer Konkurrenz einbrachte

Bild 18 2. Preis in der Gruppe A 2 TT/S, eine BR 96 von Klaus Müller

Bild 19 TT-Modell einer alten Dampfgepäckwagenlok von Jaromir Vaček (ČSSR), 2. Preis

Bild 20 Pavel Číž (ČSSR) holte auch einen 2. Preis mit dieser TT-Diesellok der Reihe T 435, Gruppe A 1 TT/S

Bild 21 Eine E 04 von Klaus Grosche, ein 2. Preis in A 1 N/S



20

21

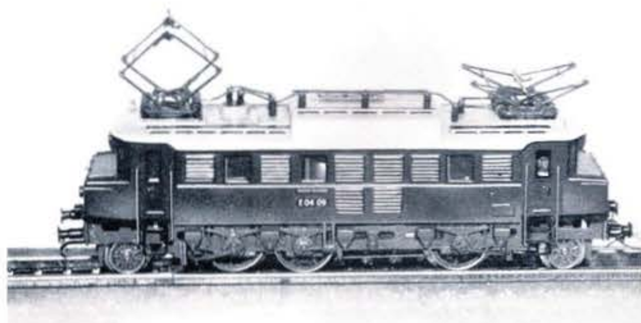
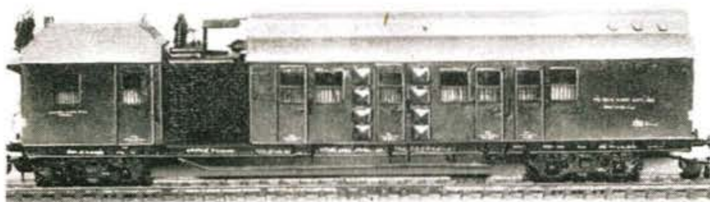
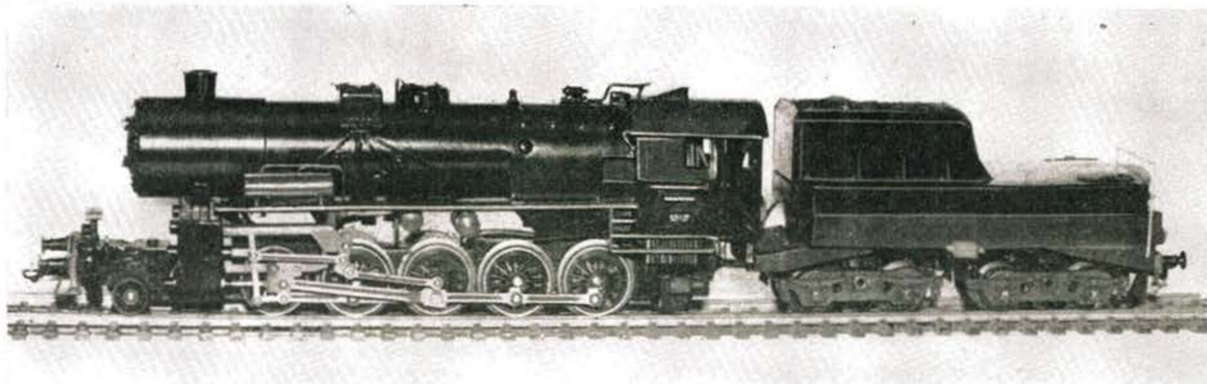


Bild 22 Milan Hochman (ČSSR) bekam einen 3. Preis für dieses Trafowagen-Modell in H0



22

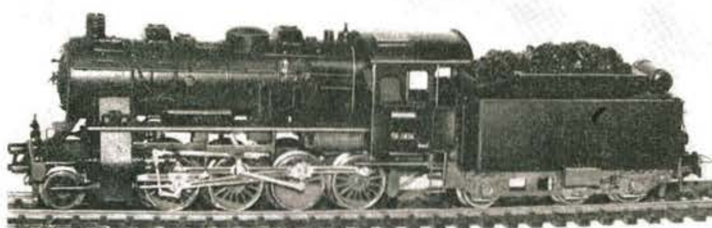
Bild 23 In der Gruppe A 2 H0/S errang Jürgen Matthern mit diesem Umbau-Modell der BR 52 einen 3. Preis



23



24



25

Bild 24 Siegfried Brogsitter sandte dieses Modell einer BR 69 nach Prag. Gruppe A 1 H0/S, 3. Preis

Bild 25 Gleichwertig kam Heinz Kohlberg in derselben Gruppe mit diesem H0-Modell einer 56^{20} auf einen 3. Preis



26

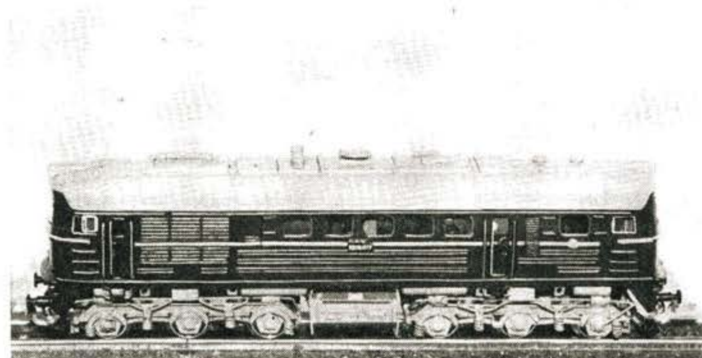
Bild 26 Gruppe B 1 H0/S, 3. Preis, Erbauer des Wagens: Vladimir Zuzka (ČSSR)



27

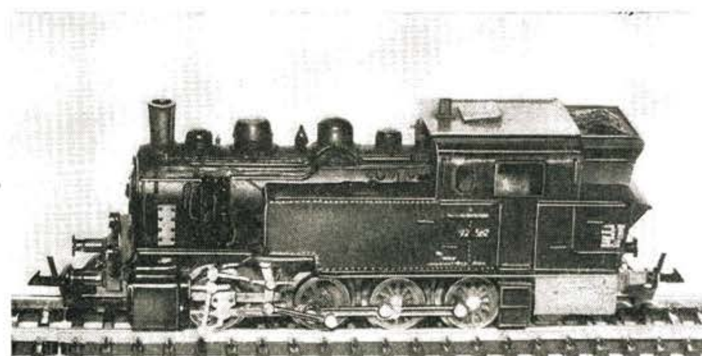
Bild 27 Jan Šaufl (ČSSR) belegte in der Gruppe C 1 H0/S mit diesem Modell einen sicheren 2. Preis

Bild 28 Gerd Günther holte sich mit dieser 120 in TT in der Gruppe A 1 TT/S einen 3. Preis



28

Bild 29 Einen 3. Preis gab es auch für Roland Buschan bei den Umbau-TT-Triebfahrzeugen (A 2 TT/S) für diese BR 92

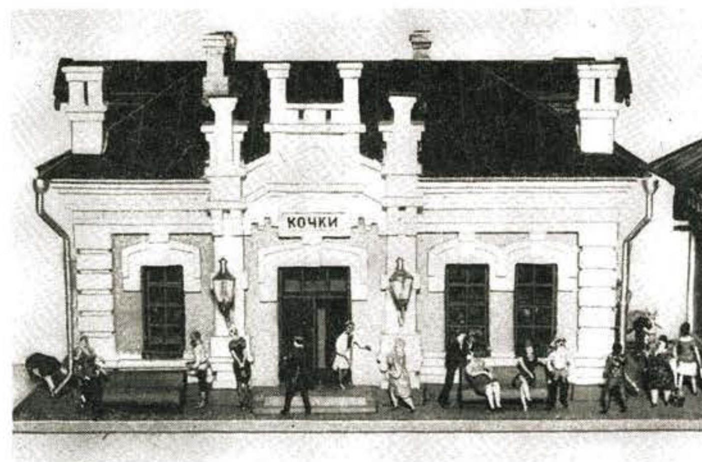


29

Bild 30 Sonderpreis und Sonderlob für Viktor Sergejewitsch Judin (UdSSR) für diese herrliche Arbeit

Bild 31 Auch der Blick des Juroren durch Lupe bestätigt das einstimmige Urteil für Viktor Sergejewitsch Judins Arbeit: 100 Punkte!

Fotos: Manfred Gerlach, Berlin



30

31



transpress-Bücher als Weihnachtsgeschenk

Gerlach

Dampflok-Archiv

260 Seiten, 201 Abbildungen,
1 Tafel, 107 Fotos
Halbleinen
cellophaniert 19,80 M
(Nur für Export)
Best.-Nr. 565 191 5

Glatte/Reinhardt

Diesellok-Archiv

329 Seiten, 191 Abbildungen,
5 Tafeln,
1 Literaturverzeichnis,
Halbleinen
cellophaniert 19,80 M
Best.-Nr. 565 245 9

Zschech

Triebwagen-Archiv

2., überarbeitete und
erweiterte Auflage,
314 Seiten und
97 Seiten Tabellenteil,
138 Abbildungen, 12 Tabellen
Halbleinen
cellophaniert 19,80 M
Best.-Nr. 565 246 7



Kunicki

Deutsche Dieseltriebfahrzeuge – gestern und heute

2. Auflage, 328 Seiten,
144 Abbildungen, 38 Tafeln,
2 Anlagen, Halbleinen
cellophaniert 13,80 M
Best.-Nr. 565 044 5

Leitfaden der Dieseltriebfahrzeuge

Band 1 und 2

Band 1:
472 Seiten, 339 Abbildungen,
20 Tafeln, 2 Anlagen, Lederin

Band 2:
622 Seiten, 300 Abbildungen,
29 Tafeln, 8 Anlagen, Lederin
Beide Bände zusammen 34,– M
Best.-Nr. 565 054 1

Deinert

Elektrische Lokomotiven

3., überarbeitete Auflage,
402 Seiten, 299 Abbildungen,
7 Tafeln, 12 Anlagen,
Lederin 9,50 M
Best.-Nr. 565 038 1

Köhler/Menzel

Güterwagen-Handbuch

280 Seiten, 196 Abbildungen,
Lederin 14,80 M
Best.-Nr. 565 045 3

Autorenkollektiv

Die Dampflokomotive

912 Seiten, 509 Abbildungen,
25 Tafeln, 44 Anlagen,
Lederin 28,– M
Best.-Nr. 565 030 6

Fromm

100 Gleispläne H0 – TT – N

96 Seiten, 102 Abbildungen,
Pappband 4,– M
Best.-Nr. 565 252 0

Becher

Auf kleinen Spuren

256 Seiten, 339 Abbildungen,
33 Tafeln, Halbleinen
cellophaniert 25,– M
(Nur für Export)
Best.-Nr. 565 249 1



Bestellungen
nimmt der Buchhandel entgegen.



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
DDR – 108 Berlin

Dipl.-Ing. DIETER BÄZOLD (DMV), Leipzig

Die 2'B2'-Schnellfahrlok der KPEV im Bild

2

1

Im Heft 9/1970 haben wir eingehend die 2'B2'-Schnellfahrlokomotive der KPEV textlich beschrieben. Hier nun folgend eine kurze Zusammenfassung mit den noch nicht veröffentlichten Bildern:

Die 1898 gegründete Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen (St.E.S.) führte seit 1901 auf der damals für Preußen prädestinierten Militärbahn von Marienfelde bei Berlin nach Zossen Schnellfahrversuche durch, bei denen im Jahre 1903 mit Triebwagen eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h gefahren wurde.

Die Dampflokomotive sollte ihren Anteil an dem Geschwindigkeitsstreben erhalten, und so gab die KPEV zwei 2'B2'n3v-Schnellfahrlokomotiven nach Wittfeld-Kuhn bei Henschel in Kassel in Auftrag. Sie wurden 1904 mit den Fabriknummern 6260 und 6761 geliefert und bekamen von der KPEV die Betriebsnummern „Altona 561 und 562". Zusammen mit einer 2'C2'n4v-Schnellzugtenderlokomotive der KED Erfurt für den Gebirgsbetrieb (Erfurt) 1880) waren es die ersten von Henschel erbauten Mehrzylinder-Verbundlokomotiven.

Bild 1 2'B2'n3v-Schnellfahrlokomotive Altona 561 mit stromlinienartiger Vollverkleidung. Erreichte Höchstgeschwindigkeit: 137 km/h mit einer Zugmasse von 109 t

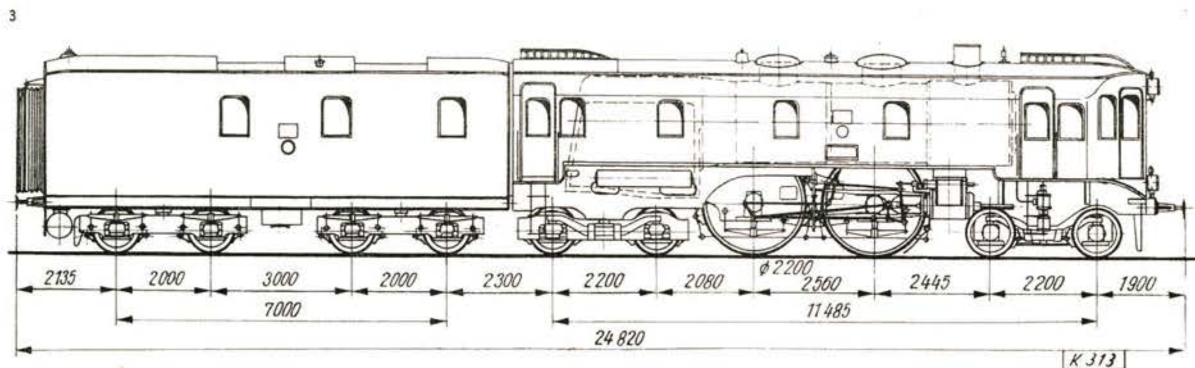
Bild 2 2'B2'n3v-Lokomotive Altona 562 nach Abbau der Verkleidung

Foto: Dr. Scheingruber

Bild 3 Maßskizze der Altona 561 mit Vollverkleidung

Zeichnung: Hans Köhler, Erfurt

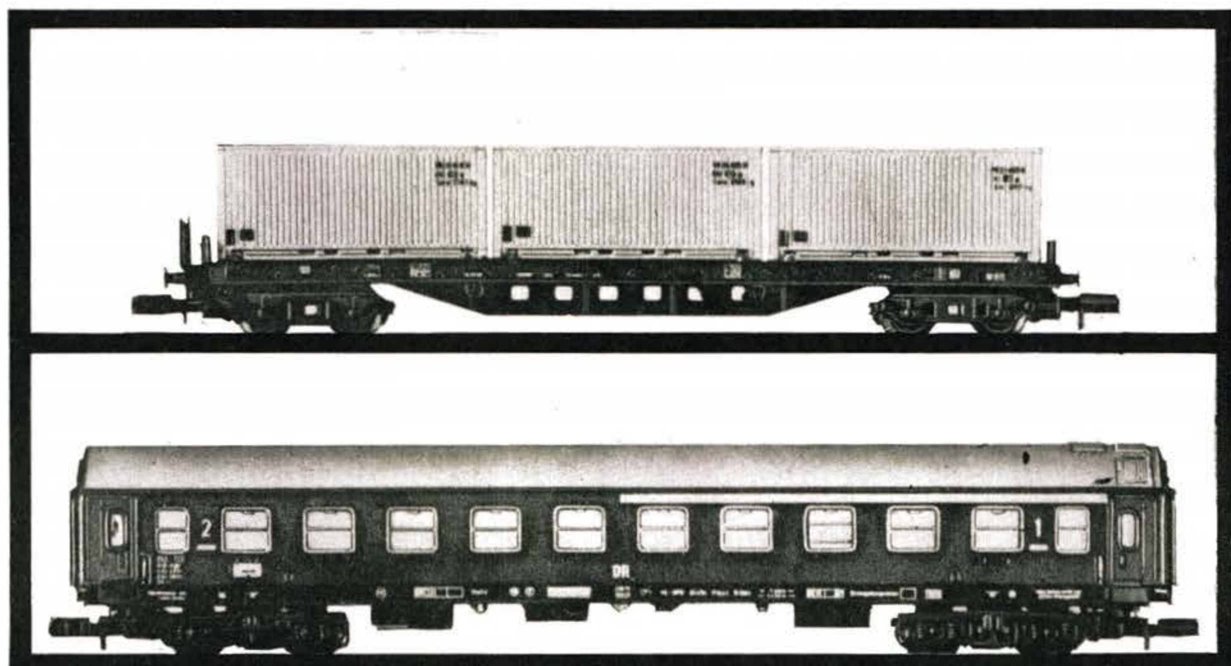
3



Dipl.-Ing. VOLKMAR FISCHER, Weimar

Bauanleitung für die Ellok der Baureihe E 60 in der Nenngröße H0 ▸

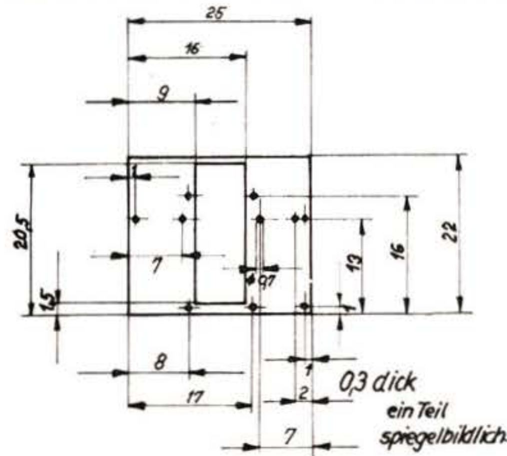
(Fortsetzung und Schluß)

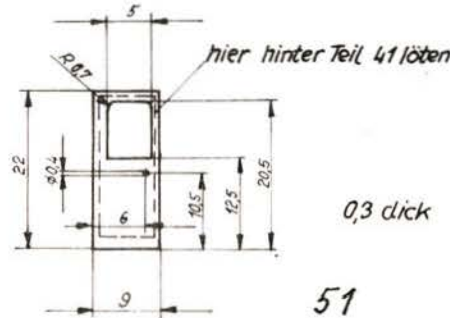


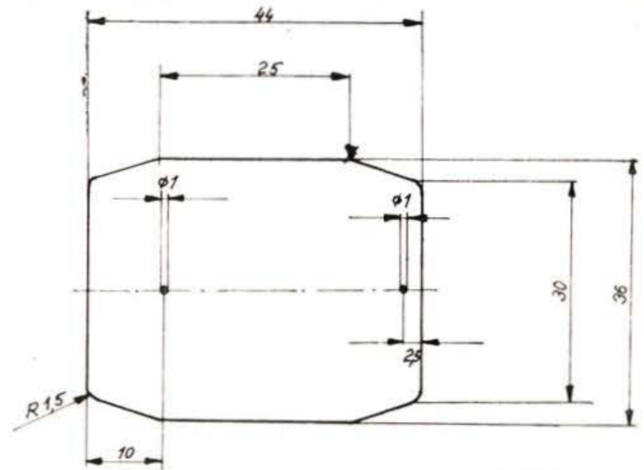
N-Bahnen: Funktionsgetreu und vorbildecht!

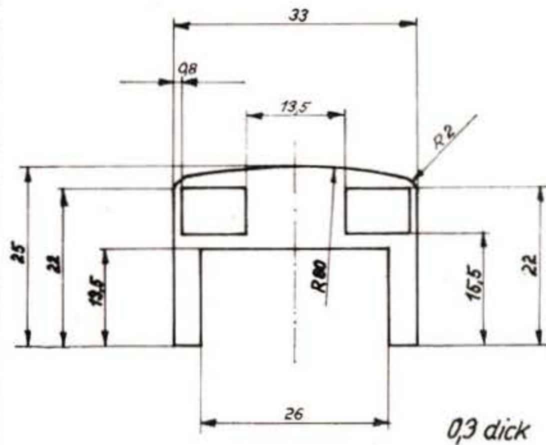
Zwei Beispiele: der Flachwagen – ein PIKO-Spitzenmodell, das die Funktion seines Vorbilds getreu nachahmt. Das großtechnische Fahrzeug transportiert sechs 10-Fuß-Container oder drei 20-Fuß-Container oder – nach Absenken der Verriegelungen und Einsatz von Drehrungen – Straßenfahrzeuge, Bleche, Stahlträger, Betonplatten u. a. Auch beim Modell lassen sich für den Einsatz von Mini-Containern die Rungen zur Seite wegdrehen und die Stirnwände herausnehmen. Ein Universalwagen der DR – im Vorbild und im Modell. Oder die N-Spur-Schnellzugwagen der Firma Schicht. Trotz der Kleinstausführung überraschen diese Modelle durch eine perfekte, originalgetreue Nachgestaltung, die auch das winzigste Detail nicht übersieht. Die Wagen werden mit und ohne Beleuchtung geliefert. Nenngröße N – das ist die kleine Bahn mit der großen Zukunft.









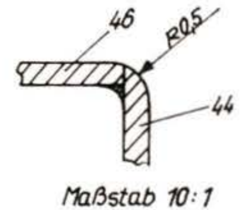


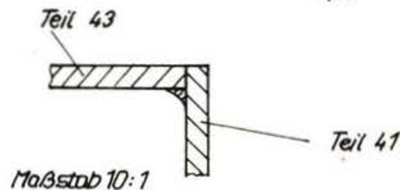
hier Teile 58 und 60 auflöten

bei 2-tem Teil hier kein Lüftungsgitter, sond. Teil 59 auf löten.

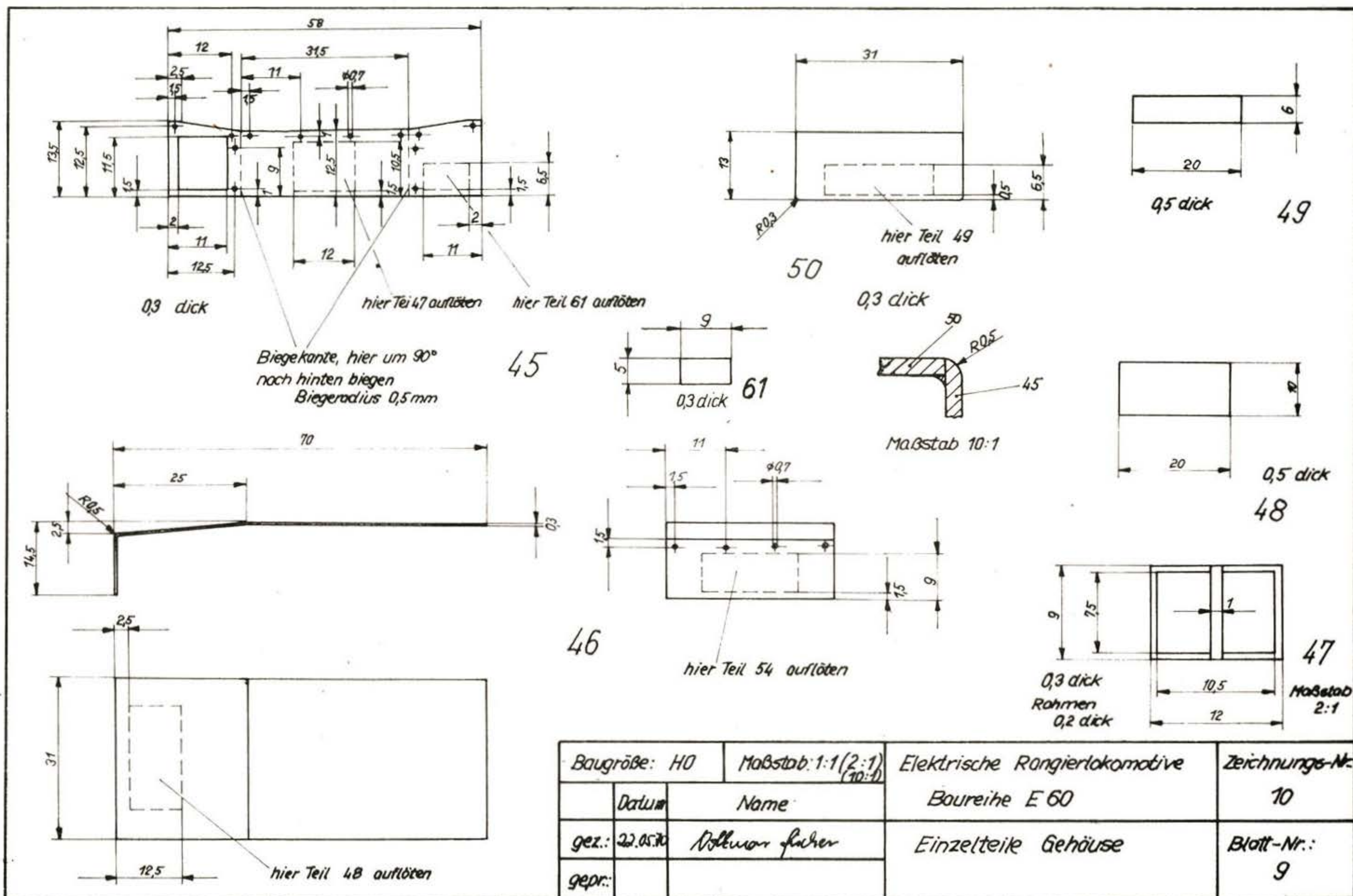
44 2. Teil spiegelbildlich

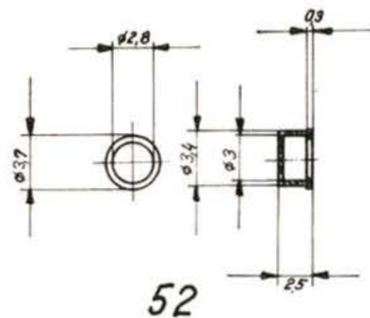
0,4 dick

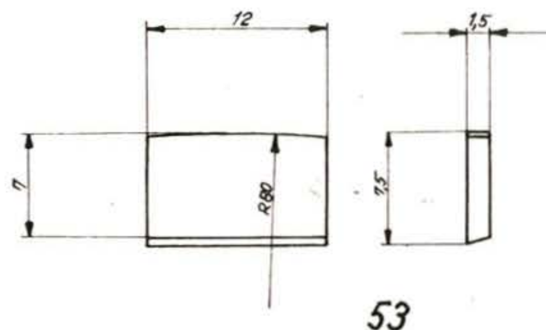


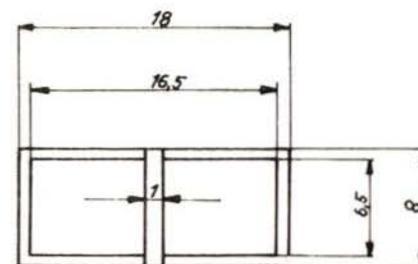


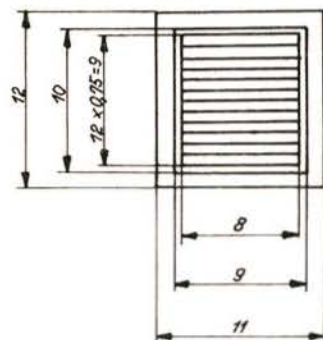
Baugröße: H0		Maßstab: 1:1 (10:1)	Elektrische Rangierlokomotive Baureihe E 60	Zeichnungs-Nr.: 10
	Datum	Name		
gez.:	18.05.70	Vollmar fischer	Einzelteile Gehäuse	Blatt-Nr.: 8
gepr.:				


0,3 dick
hier Teil 47 auflöten
hier Teil 61 auflöten
Biegekante, hier um 90° nach hinten biegen
Biegeradius 0,5 mm
45
hier Teil 49 auflöten
50
0,3 dick
0,5 dick
49
0,3 dick
61
Maßstab 10:1
0,5 dick
48
46
hier Teil 54 auflöten
0,3 dick
Rahmen 0,2 dick
47
Maßstab 2:1
hier Teil 48 auflöten
Baugröße: H0
Maßstab: 1:1 (2:1) (10:1)
Elektrische Rangierlokomotive
Baureihe E 60
Zeichnungs-Nr.: 10
Datum
Name
gez.: 22.05.70
gepr.:
Einzelteile Gehäuse
Blatt-Nr.: 9

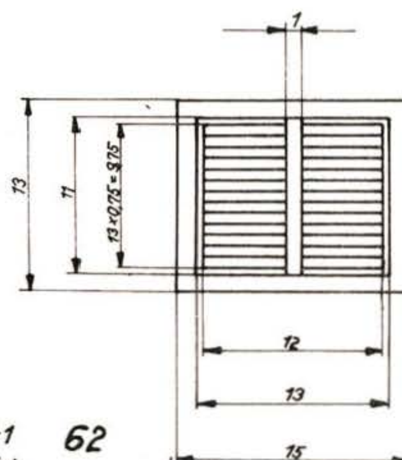


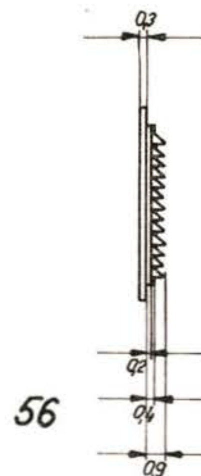


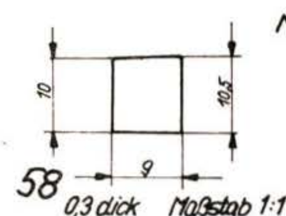


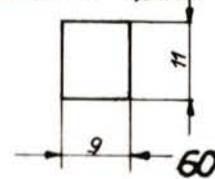


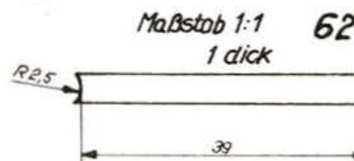


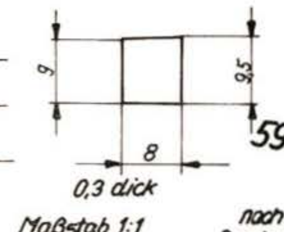


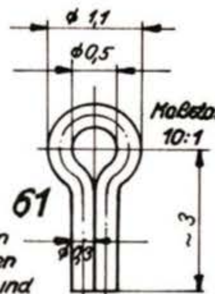


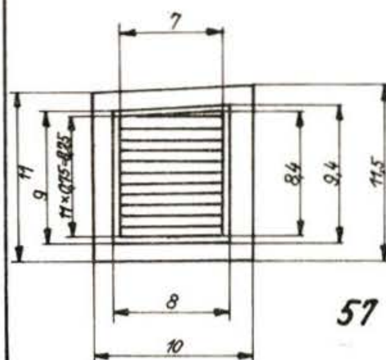






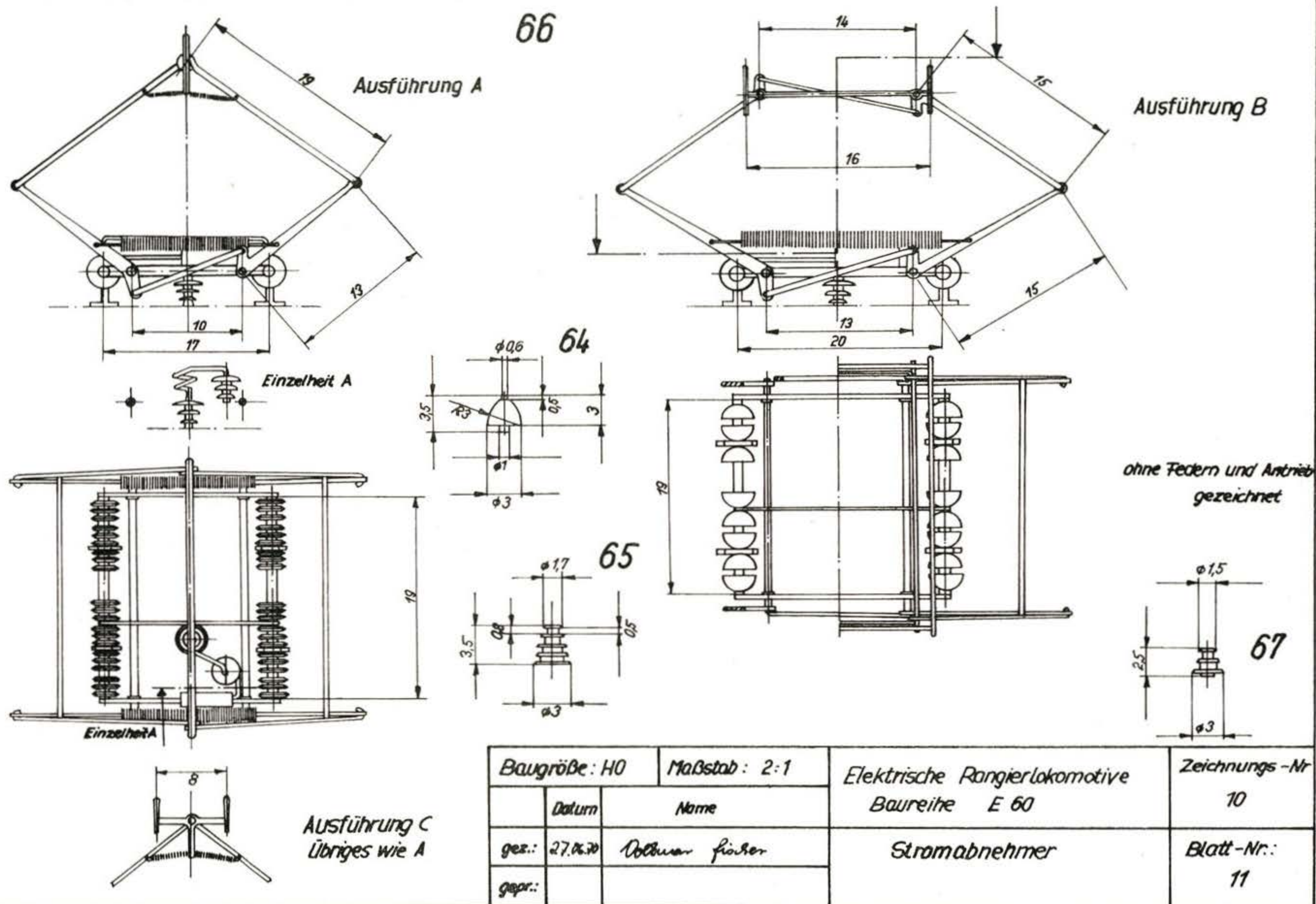








Baugröße: H0		Maßstab: 2:1 (1:1; 10:1)	Elektrische Rangierlokomotive Baureihe E 60	Zeichnungs-Nr.: 10
	Datum	Name		
gez.:	31.05.70	Beckman fischer	Einzelteile Gehäuse	Blatt-Nr.: 10
gepr.:				


66
Ausführung A
Ausführung B
64
65
67
Einzelheit A
ohne Federn und Antrieb gezeichnet
Ausführung C
Übriges wie A
Baugröße: H0
Maßstab: 2:1
Elektrische Rangierlokomotive
Baureihe E 60
Zeichnungs-Nr
10
Datum
Name
gez.: 27.06.70
gepr.:
Stromabnehmer
Blatt-Nr.:
11

Prof. Dr. sc. techn. HARALD KURZ, Dresden

Zugkräfte von Modelltriebfahrzeugen

(Fortsetzung – mit allen Bildern – und Schluß)

Lokomotiven mit Tendern oder mehrteilige Lokomotiven mit antriebslosen Teilen, z. B. die aus A- und B-Teilen bestehende US-Diesellok, oder Züge, bei denen der Antrieb in einem Wagen montiert ist wie z. B. beim „Adler"-Zug von Trix, ist nur die Methode „Lok und Tender" bzw. „Lok und Zug" anwendbar.

Interessante Schlußfolgerungen ergeben sich schließlich bei Lokomotiven, deren Antrieb lediglich von den Tenderrädern erfolgt. Der Gedanke, den Motor im Tender unterzubringen und über eine Kardanwelle oder ein ähnliches Übertragungsglied die Lokräder anzutreiben, ist alt. Von der Industrie wurde er selten aufgegriffen und mir ist nur ein Fall bekannt, daß eine Firma ihre H0-Lokomotiven auf diese Weise antrieb. Die Verlegung des Antriebes in den Tender, nicht als zusätzliche Kraftquelle wie bei Piko, sondern als alleiniger Antrieb, ist dagegen neueren Datums. Da war z. B. die englische Firma Kitmaster, die in Güterwagen oder Drehgestelle einbaubare Antriebe lieferte, damit ihre antriebslosen Lokomotiven betrieben, d. h., geschoben werden können.

Später wurde von Trix die gleiche Methode beim Antrieb des historischen „Adler"-Zuges verwirklicht, bei dem Lok und Tender geschoben werden und der Antrieb im ersten der drei Wagen untergebracht ist. Schließlich kam die Firma Fleischmann mit einer Serie Dampflokomotiven heraus, deren Tenderachsen mit Haftreifen versehen sind und bei denen die Lok geschoben oder, bei Fahrt mit Tender voraus, gezogen wird.

Betrachten wir eine dieser Lokomotiven, die 0 510.4, ehemalige Baureihe 50 mit Kabinentender, so ergeben sich folgende Werte:

$$F_t > 0{,}250 \cdot 640 = 180\ \text{p}.$$

Nehmen wir das gleiche Beispiel mit $i = 0{,}010$ und $i_b = 0{,}012$, so erhalten wir zunächst eine auf der Steigung verminderte Zugkraft

$$F_{zh} = 180 - 0{,}010 \cdot 640 = 173{,}6\ \text{p}.$$

Dies gestattet einen Wagenzug mit

$$G_w = \frac{173{,}6}{0{,}047} = 3700\ \text{p}.$$

Das entspricht etwa 123 Achsen, d. h., diese Lok zieht bei den gegebenen Bedingungen für i und i_b etwa das Dreifache wie die 0 822.7 US von Rivarossi (Big Boy).

Der Eigenwiderstand der Lok allein ist mit $w_o = 0{,}065$ beträchtlich. Er erfordert eine Zugkraft von $F_o = 0{,}065 \cdot 270 = 17{,}6$ p in der waagerechten Geraden. Dieser Anteil wurde aber bereits berücksichtigt, da $\mu_{red} > 0{,}250$ für Lok und Tender gemessen wurden. Der Bogenwiderstand sollte aber nicht vernachlässigt werden. Er kann mit etwa 0,050 angesetzt werden und erfordert somit eine zusätzliche Zugkraft von $0{,}050 \cdot 270 = 13{,}5$ p.

Das entspricht einem Anteil am Wagenzuggewicht von

$$\frac{13{,}5}{0{,}0625} = 215\ \text{p}$$

oder etwa 8 Prozent des errechneten Wagenzuges.

Die andere Methode, in diesem Fall den Tender allein zu messen, erfordert nicht nur das Ablöten der Kabel am Motor. Das ist auch dann erforderlich, wenn die Lok allein durch Ablaufen gemessen werden soll. Da aber der Tender keine ausreichende Stromabnahme hat, müßte eine solche behelfsmäßig geschaffen werden, wenn die Grenzneigung für ihn festgestellt werden soll.

Die Grenzwerte 0,100 0,125 und > 0,250 sind angenäherte Werte. Die ersten beiden gelten im allgemeinen für tenderlose Lokomotiven ohne Haftbelag. Dabei ist genügend Sicherheit, daß ein Durchrutschen der Räder vermieden wird. > 0,250 bedeutet, daß über den Wert hinaus noch Reserven vorhanden sind. Diese Lokomotiven sind gegen geringere Überschreitung des Grenzwertes nicht empfindlich. Da z. B. 80 Achsen eine Zuglänge von etwa 4000 mm bedeutet, ist die Feststellung eines noch größeren Grenzwertes meist ohne praktische Bedeutung.

Lokomotiven mit ausreichender Achszahl sind nicht kritisch. Es genügt schon die Anordnung von 2 Achsen mit Belag und 2 weiteren Achsen mit Allradauflage zur Stromabnahme. Kritisch sind dagegen Lokomotiven ohne Schlepptender mit zwei bis vier Achsen im starren Rahmen, da hierbei meist auf Haftreifen verzichtet werden muß, es sei denn, man verwendet die problematischen Schienenschleifer.

5. Zusammenfassung

Bei der Ermittlung von Zugkräften von Modelltriebfahrzeugen geht man für tenderlose Lokomotiven und für Lokomotiven mit Schlepptendern oder ähnlichen antriebslosen Teilen getrennt vor. Einfachste Meßmethode ist die Ermittlung der Grenzsteigung mit Hilfe einer in der Neigung veränderlichen geraden Strecke. Die Zugkraft am Haken beträgt

$$F_{zh} = F_t - G_h\, i = (\mu_h - i)\, G_h.$$

Dabei ist G_h das Lokgewicht, μ_h die für die Lok ermittelte Grenzsteigung und i die der speziellen Beförderungsaufgabe entsprechende Steigung der Strecke. Für eine Anzahl Lokomotiven sind Gewichte, Grenzsteigungen und Zugkräfte in Tafel 1 angegeben.

Für eine bestimmte Lok bzw. für Lokomotiven mit gleichen G_h, μ_h läßt sich eine Tabelle oder ein Diagramm aufstellen, woraus die für verschiedene Steigungen i und Bogenwiderstände i_b die möglichen Wagenzuggewichte G_w bzw. Achszahlen entnommen werden können (Tafel 2).

Bei den Bogenwiderständen ist vom Verhältnis Achsabstand zu Bogenhalbmesser auszugehen.

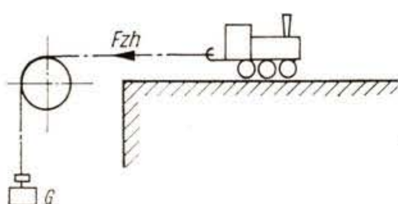


Bild 1

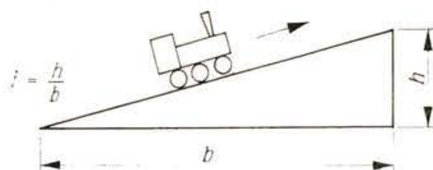


Bild 2

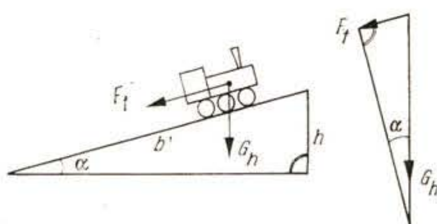


Bild 3

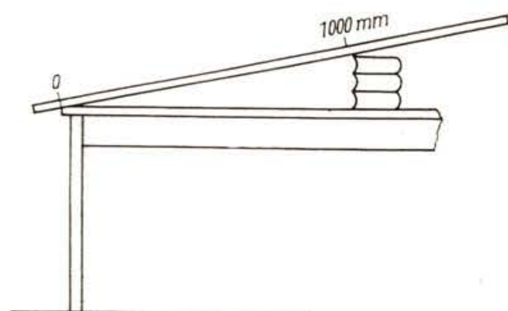


Bild 4

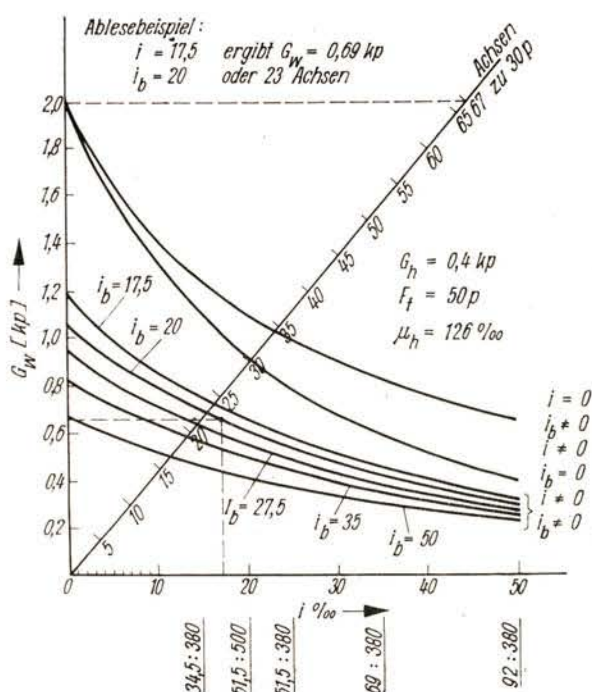
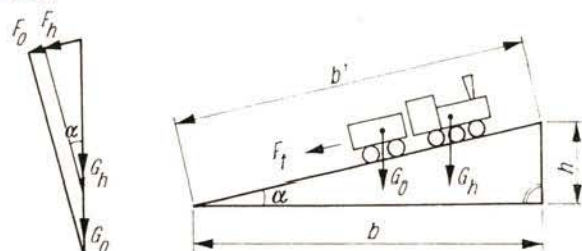


Bild 5 Zugkraftdiagramm

Bild 6



Die erforderliche Zugkraft beträgt

$$F_{erf} = G_W\ (w_W + i + i_b)$$

und bei Gleichsetzung $F_{zh} = F_{erf}$ läßt sich das Wagenzuggewicht aus

$$G_W = \frac{F_{zh}}{w_W + i + i_b}$$

für jeden beliebigen Fall berechnen.

Lokomotiven mit Schlepptendern oder ähnlichen antriebslosen Teilen oder Lokomotiven, die ausschließlich vom Tender oder einem Wagen aus betrieben werden, sind nach einer ähnlichen Methode bestimmbar. Dabei wird die Grenzsteigung μ_{red} für Lok und Tender gemeinsam gemessen. Einen Überblick über entsprechende Lokomotiven gibt Tafel 4. Kann der Antriebsteil getrennt betrieben werden, so läßt sich die Zugkraft ebenso messen wie bei tenderlosen Lokomotiven. Dann ist der Tender vom Wagenzug abzusichern.

Lokomotiven mit Haftreifen haben sehr günstige Zugkräfte. Zu bevorzugen sind solche, bei denen die Haftreifen leicht ausgewechselt werden können, z. B. Lokomotiven mit Antrieb über die Tenderräder. Die zur Stromabnahme herangezogenen Räder der Lok oder bei Haftreifen an der Lok, des Tenders, benötigen ein ausreichendes Gewicht für den Kontaktdruck und nach Möglichkeit eine Allradauflage. Diese ist im antriebslosen Teil ohne Schwierigkeiten zu erreichen. Die angegebenen Grenzwerte > 0,250 können bei Haftreifen beträchtlich überschritten werden. Falls erforderlich, können entsprechende Meßwerte nach den angegebenen Methoden gefunden werden.

Kritisch sind nicht die Lokomotiven mit Schlepptender, sondern tenderlose Lokomotiven mit zwei bis vier Achsen im starren Rahmen, bei denen sich die Anwendung von Haftreifen mit Rücksicht auf die Stromabnahme verbietet.

Mehr als nur ein neuer Name:

Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" 1971

Die volle Entfaltung der Systembeziehungen der entwickelten sozialistischen Gesellschaft und die damit verbundene langfristige Planung von Entwicklungsprozessen spiegelt sich auch in unserer gesellschaftlichen Organisation, dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband wider, das um so mehr, da wir in der Periode der Vorbereitung des 2. Verbandstages stehen.
Die Jugendkommission des Präsidiums unterbreitet darum hier eine Konzeption für die Fortführung der Arbeit in den Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" und bei den Pioniereisenbahnen, die sowohl als Disukssionsgrundlage für den Verbandstag anzusehen ist als auch der unmittelbaren Vorbereitung der Höhepunkte in der Arbeit mit der Jugend in unserem Verband dienen soll.
Der Beschluß des Staatsrates über die Arbeit mit der Schuljugend, der VII. Pädagogische Kongreß und der Beschluß des Bundesvorstandes des FDGB zur gesellschaftlichen Verantwortung der Arbeiterklasse für die Erziehung und Bildung der Schuljugend, sind wichtige Dokumente für unsere Arbeit. Als gesellschaftliche Organisation besteht unsere Aufgabe unmittelbar darin, den Erziehungsprozeß der Pioniere und Schüler zu bewußten Mitgestaltern des Neuen und allseitig gebildeten Menschen zu beschleunigen. Trotz der guten Traditionen der Leistungsvergleiche müssen wir heute einschätzen, daß der Leistungsvergleich auch bei weiteren methodischen und organisatorischen Veränderungen nicht mit dem erforderlichen Effekt dazu beiträgt, den kommenden Anforderungen an die Erziehung unserer Jugend zu entsprechen. Der besonders beim 6. Leistungsvergleich deutlich zu Tage getretene subjektive Faktor der Beurteilung von Erscheinungen wird sich in den nächsten Jahren nicht einschränken lassen. Wir verlieren auf dem alten Weg die erforderliche Breite in der Arbeit mit den Kinder- und Jugendgruppen, die der Modelleisenbahn verbunden sind. Die Jugendkommission hat daher beschlossen, die Tradition des Leistungsvergleiches in einer völlig neuen Form, mit wesentlich höherem Niveau fortzuführen.
Wir rufen darum hier alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner", die Pioniereisenbahnen und die Arbeitsgemeinschaften des DMV mit jugendlichen Mitgliedern, die als Schüler oder Lehrlinge tätig sind, auf, an dem Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" 1971 teilzunehmen. Das Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" dient der Erfüllung und Abrechnung des Pionier- und FDJ-Auftrages „An der Seite der Genossen, vollbringt hohe Leistungen zu Ehren der Deutschen Demokratischen Republik!", der auch in unseren Arbeitsgemeinschaften und Jugendgruppen zu realisieren ist. Bei der Lösung dieser Aufgaben müssen wir uns auf die breite Palette der Möglichkeiten orientieren, die für eine Abrechnung dieses Auftrages geeignet sind. Solche Ergebnisse können sein: Chroniken über die Entwicklung der Arbeitsgemeinschaften und die besondere Rolle der Genossen der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands in diesem Prozeß. Oder Ihr berichtet in dieser Chronik über ehemalige Mitglieder der Jugendgruppe, die heute aktiv im Berufsleben stehen und in ihrer Freizeit Eure Arbeit unterstützen. Demonstriert an Hand einer Wandzeitung oder einigen Modellen, welche Veränderungen in der Entwicklung der Eisenbahn dazu beigetragen haben und vor allen Dingen in den nächsten Jahren geplant sind, um die Leistungsfähigkeit des sozialistischen Transportbetriebes Deutsche Reichsbahn weiter zu steigern. Wir möchten unterstreichen, daß wir mit diesen Hinweisen keineswegs alle möglichen Formen der Teilnahme am Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" 1971 erschöpft haben. Ihr müßt die vielfältigen Möglichkeiten mit Euren klugen Gedanken und Ideen verknüpfen und die Eurem Leistungsvermögen und gemeinsamen Interessen am besten entsprechende Lösung anstreben.
Dabei solltet Ihr stets in den Vordergrund das Motiv des Pionier- und FDJ-Auftrages stellen, indem Ihr an Euren Modellen, Skizzen, Wandzeitungen und Chroniken stets den Nachweis erbringt, daß alle Leistungen und die Entwicklung Eurer Arbeitsgemeinschaft sehr eng mit dem Auftrag der Arbeiterklasse und der ihr freundschaftlich verbundenen Klassen und Schichten verknüpft sind und die Partei der Arbeiterklasse diesen Kampf zielstrebig und erfolgreich organisiert. Diese neue Form des Leistungsvergleichs ermöglicht die volle Entfaltung der Initiative der Pionier- und Schülergruppen, während durch die bisherige Vorgabe von Themenkomplexen die Arbeit auf einige Probleme eingeengt wurde und Arbeitsgemeinschaften mit günstigen Voraussetzungen von vornherein „Favoritenrollen" übernehmen konnten.
Noch in weitaus größerem Maße als bisher gilt der Grundsatz, daß das Mitmachen entscheidend ist.
Diese Art des Leistungsvergleiches verlangt aber auch andere Organisationsformen. Wir schlagen darum vor, die Spezialistentreffen in drei Ebenen durchzuführen, damit auch wirklich jeder Arbeitsgemeinschaft die Teilnahme in einer Ebene möglich ist. Die Erfahrungsaustausche in den Bereichen sollen zu Ostern 1971 stattfinden, auf der Ebene der Bezirksvorstände ist der „Tag des deutschen Eisenbahners" als Termin anzustreben und das Spezialistenlager im Republiksmaßstab wird in den Herbstferien stattfinden. Die Einzugsbereiche für die unterste Ebene werden je nach Ort des Treffens und der Zahl der sich bewerbenden Mannschaften durch den Bezirksvorstand festgelegt. Weiterhin ist zu beachten, daß diese Spezialistentreffen zwei inhaltliche Komponenten haben müssen. Da ist zunächst der Erfahrungsaustausch und die Ausstellung der Arbeiten der Arbeitsgemeinschaften, wobei der Grundsatz gelten sollte, die beispielgebenden Arbeiten und Erfahrungen in die nächst höhere Ebene zu delegieren.
Die zweite inhaltliche Seite sollte in einem Forum der Teilnehmer mit Brigaden der Sozialistischen Arbeit des Transportbetriebes Deutsche Reichsbahn oder mit leitenden Funktionären der Deutschen Reichsbahn bestehen. Hier muß die führende Rolle der Arbeiterklasse und ihrer revolutionären Partei anschaulich demonstriert werden. Daher sollte der Ort des Spezialistentreffens auch so gewählt werden, daß sich die Pioniere und Schüler mit Automatisierungsvorhaben oder ähnlichen bedeutungsvollen Projekten bekannt machen können.
Wir erwarten bis zum 28. Februar 1971 Eure Teilnahmemeldungen, die Name und Anschrift der Arbeitsgemeinschaft, Abrechnungsform des Pionier- und FDJ-Auftrages (Chronik, Wandzeitung, Modell usw.), Zahl der Teilnehmer der Delegation und deren Durchschnittsalter enthalten müssen. Schickt Eure Teilnahmemeldungen bitte an die Geschäftsstellen der Bezirksvorstände des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes.

Jugendkommission des Präsidiums des DMV

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und Zusendungen von Mitgliedern des DMV (Mitgliedsnummer angeben!) zu „Wer hat – wer braucht?“ sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Einsendungen von Nichtmitgliedern des DMV zu „Wer hat – wer braucht?“ können nicht beantwortet werden. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Dresden
Die Arbeitsgemeinschaft „Saxonia“ Dresden hat zwecks einer effektiveren Gestaltung ihrer Arbeit zwei Bereiche gebildet. Diese Bereiche und deren Postanschriften lauten:
– Bereich Modellbau Dresden, Leiter Herr Rainer Hempel, 8021 Dresden, Hepkestr. 79
– Bereich Freunde der Eisenbahn Leipzig, Leiter Dipl.-Ing. Andreas Mansch, 7126 Mölkau, Gustav-Ringpfeil-Str. 6.
Zuschriften sind an den jeweiligen Bereich direkt zu richten. Die Gesamtleitung der Arbeitsgemeinschaft obliegt dem Bereich Modellbau Dresden.

Ausstellungen und Veranstaltungen im Monat November/Dezember 1970:

Schwerin
Vom 27.–30. November im Klubhaus der Eisenbahner Modellbahnausstellung. Öffnungszeiten: täglich 9–18 Uhr

Gruppe Zentrum der AG „Friedrich List“ Leipzig
Vorträge: am 3. November „Die Einheitsfahrleitung der DR Teil 2“; am 10. und 24. November „Elektronik“. Beginn jeweils 19.00 Uhr im Gruppenraum 7022 Leipzig, Georg-Schumann-Str. 155 – Hintergebäude.

Adorf
Modellbahnausstellung im Jugendklubhaus. Öffnungszeiten: am 28./29. November; 5./6. Dezember; 12./13. Dezember jeweils 9–12 und 14–18 Uhr sowie am 27. Dezember von 14–18 Uhr.

Heidenau
Modellbahnausstellung vom 21.–29. November im Klubhaus „Otto Buchwitz“, Pirnaer Str. Öffnungszeiten: Samstag und Sonntag von 10–19 Uhr, werktags von 16–19 Uhr.
An der Ausstellung ist die Arbeitsgemeinschaft 3/32, Bw Dresden-Altstadt, mit ihrer Gemeinschaftsanlage beteiligt.

Thalheim
Modellbahnausstellung vom 27. November bis 6. Dezember in Wolfen, Haus der Jugend.

Zwickau
8. Modellbahnausstellung im Raum der Arbeitsgemeinschaft, Hauptstraße 49 – Hinterhaus. Öffnungszeiten: 5./6. Dezember; 12./13. Dezember und 15. bis 23. Dezember. Sonnabend und Sonntag von 9–12 und 14–19 Uhr, werktags von 16–19 Uhr. Gezeigt wird erstmalig die neue Gemeinschaftsanlage.

Zentrale Arbeitsgemeinschaft Berlin
Fachvortrag „Von der Übersichtszeichnung zum Modell“ mit anschließender Fahrzeugschau. Beginn: 18 Uhr im Kulturraum des Ministeriums für Verkehrswesen, 108 Berlin, Taubenstraße 42.

Wilhelm-Pieck-Stadt Guben
2. Modellbahnausstellung vom 4.–13. Dezember im Kulturraum des Bahnhofs W-P-Stadt Guben. Öffnungszeiten: 4. und 11. Dezember, 15–19 Uhr; 5., 6., 12. und 13. Dezember, 10–17 Uhr; 9. Dezember, 15–18 Uhr. Es werden vorwiegend Heimanlagen ausgestellt und vorgeführt. Die Gemeinschaftsanlage wird im Rohbau gezeigt.

11/1: Suche: (nur gut erhaltene Modelle) Piko: vierachsigen Triebwagen mit vierachsigem Beiwagen (rot/creme) Gützold: Lok BR 42, Dietzel: Hochbordwagen, Kühlwagen (drei Arten), Ehlke: SSl-Wagen, Rungenwagen, Dahmer: Windmotor (Metallausführung).

11/2 Suche: Fotos, Prospekte, Bücher über die Wuppertaler Schwebebahn, BR 38 mit Abdampfturbinentender und DB BR 50 mit Franco-Crosti-Rauchgasvorwärmer. H0e-9 mm und H0-Triebfahrzeuge und Wagen.

11/3 Biete: H0-Drehscheibe; Märklin-Kataloge 1933/34 und 1936/37; H0-Gützold-Lok BN 150. Suche: H0-Triebwagen VT 135 und Beiwagen von Piko (auch defekt); BR 84 von Hruska und „Der Modelleisenbahner“ Jahrgang 1961. Tausche Matchboxfahrzeuge gegen Wikingfahrzeuge.

11/4 Biete: Herr-Schmalspurzug (Lok, zwei Personen-, einen Gepäckwagen). Suche: H0 BR 84 Hruska (gut erhalten).

11/5 Biete: N-Anlage 2 m × 1,25 m, drei Stromkreise, fünf Lokomotiven, 12 Personenzugwagen, 50 Güterwagen, zwei vierteilige Doppelstockeinheiten, 32 Weichen; (halbfertige Geländegestaltung).

11/6 Suche in Spur H0: BR 78 und BR 22 mit Knickrahmen (Eigenbau).

11/7 Tausche gegen gleichartiges H0-Material folgendes TT-Material: eine BR 92, zwei BR 23^{10}, zwei BR 81, zwei V 36, eine V 75, eine V 180, eine V 200, 35 zweiachsige Güterwagen; zehn vierachsige Güterwagen, sechs Personenwagen (Bi und Oldtimer), fünf Schnellzugwagen Typ y, sowie diverses Gleismaterial. Tausche auch Dampflokbilder (Weltpostkarte).

11/8 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1970, suche Eisenbahnjahrbücher 1964 und 1966.

11/9 Verkaufe: H0-Material (Lokomotiven, Wagen, Ersatzteile), div. Transformatoren und Elektromaterial (Selengleichrichter, Schalter, Schrittschaltwerke) und eine elektr. Motorlaubsäge „Bastelfix“.

11/10 Biete zu tauschen (alles neuwertig): Matchbox Dodge Kranwagen, DAF-Container-Lkw, Lkw mit Röhren. Suche andere Matchbox- oder Wiking-Modelle. Kaufe: „Der Modelleisenbahner“ Jahrgänge 1952, 1953, 1954 sowie H0-Straßenbahn.

Helmut Reinert, Generalsekretär

GERHARD HERBRICH, Löbau

Vielseitige Arbeit der AG 2/18 in Löbau

Die Arbeitsgemeinschaft 2/18 in Löbau – der Stadt am Berge, inmitten der schönen Oberlausitz – besteht erst seit Mai 1968. Trotzdem konnte sie sich in den vergangenen zwei Jahren recht positiv entwickeln. 39 Mitglieder (nach Erscheinen dieses Artikels werden es sicherlich 40 sein) nehmen regen Anteil an der interessanten Arbeit in einem, in 1300 freiwilligen Arbeitsstunden selbst hergerichteten Arbeitsraum mit einer Grundfläche von 150 m². Ganz besonderes Augenmerk gilt der Jugendarbeit. 16 jugendliche Mitglieder sind fester Bestandteil des Kollektivs.

Im Mittelpunkt steht der Bau einer 10,5 m × 2 m × 3,3 m großen Gemeinschaftsanlage in der Nenngröße H0. Diese Anlage stellt eine zweigleisige Hauptbahn sowie eine Nebenbahn dar. Es wird Wert auf einen regen Rangierbetrieb gelegt. Die Steuerung der gesamten Anlage wird mit transistorisierten Fahrreglern erfolgen. Verschiedene Schaltvorgänge werden ebenfalls elektronisch gesteuert. Alle Weichen sind unterflur angetrieben. Zwei Schaltpulte steuern die Anlage. Rückmeldung der Weichenstellungen und Fahrstraßenausleuchtung sind vorgesehen

Die Jugendgruppe baut eine Gemeinschaftsanlage in der Nenngröße TT und wird dabei von erfahrenen Modellbahnfreunden angeleitet.

Bisher fanden schon mehrere Exkursionen statt und zwei Modelleisenbahn-Ausstellungen belebten das kulturelle Geschehen der Stadt Löbau. Im Arbeitsplan 1970 sind eine weitere Ausstellung, öffentliche Vortragsabende und zwei Lehrveranstaltungen über die Elektronik bei der Modelleisenbahn vorgesehen.

Zum zweiten Mal hat eine Mannschaft der Jugendgruppe am Leistungsvergleich „Junge Eisenbahner" teilgenommen. Die Ergebnisse:

1969 1. Platz in der Mannschaftswertung beim Bezirksvergleich,
4. Platz in der Mannschaftswertung beim DDR-Vergleich.

1970 1. Platz in der Mannschaftswertung beim Bezirksvergleich,
ein 1. Platz in der Einzelwertung beim Bezirksvergleich,
vier 2. Plätze in der Einzelwertung beim Bezirksvergleich,
1. Platz in der Mannschaftswertung beim DDR-Vergleich,
3. Platz in der Einzelwertung beim DDR-Vergleich.

Entsprechend den Grundsätzen und Zielen des Verbandes wird den Jugendlichen eine gute polytechnische Ausbildung geboten und die Arbeitsgemeinschaft gibt ihnen Anregungen und experimentelle Möglichkeiten. Das Verständnis für die Technik und die Ökonomik des Eisenbahnwesens und des Schienenfahrzeugbaues beim Vorbild und im Modell wurde geweckt. Im Ergebnis dieser guten Arbeit werden noch in diesem Jahr zwei Jugendliche als Lehrling ihre Arbeit bei der Deutschen Reichsbahn aufnehmen.

Einige gebundene Jahrgänge unserer Zeitschrift noch vorhanden

Von den Jahrgängen 1968 und 1969 sind noch einige gebundene Sammelbände bei uns am Lager. Der Preis je Sammelband beträgt 20,– Mark. Bestellungen richten Sie bitte an: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Abteilung Absatz/Vertrieb.

nachtzauber



auf ihrer bahnanlage

Welch faszinierendes Bild: Ein Bahnhof bei Nacht. Glitzerndes Band der Schienen, leuchtende Signale, gleitende Scheinwerfer der El- und Diesel-loks. Eine Lichterkette flammt auf, blendend, blitzend – nähert sich. Der D 106 hat Einfahrt.

Bannen Sie diesen Nachteffekt auf Ihre TT-Anlage! Warum sollten Sie sich die echte Eisenbahnatmosphäre, die Ihnen das TT-hobby bietet, entgehen lassen? Gönnen Sie Ihren Fahrgästen den Komfort gut erleuchteter, moderner Reisezugwagen und rüsten Sie Ihren Schnellzug mit Beleuchtung aus! Der Zusammenbau erfolgt nach der jedem Bausatz beigegebenen Anleitung.

Nachtzauber auf der TT-Anlage – wer wollte darauf verzichten?



ZEUKE & WEGWERTH KG, 1055 BERLIN

WISSEN SIE SCHON ...

● *daß die Deutsche Reichsbahn für die Schneeräumung zur Zeit 30 Schneepflüge der Bauart Klima, 8 Schneeschleudern, 2 Gasturbinen, Bauart Pirna und ein Luftstrahlgerät, Bauart Mig, sowie über 80 sonstige Schneepflüge einsatzbereit hält? 50 weitere Schneepflüge sowie 2 schwere Schneefräsen werden u. a. bis 1975 aus der Sowjetunion beschafft.* K.

● *daß in Kuba ein Plan zur Beratung steht, die ganze 1200 km lange Insel durch ein Schnellverkehrsnetz zu erschließen? Im Personenverkehr sollen überwiegend Triebwagenzüge mit einem Platzangebot von 250 bis 1000 eingesetzt werden.* K.

● *daß es zwischen Calvi und Ile Rousse (Korsika) eine Bahnschranke gibt, die aus einer mit rotweiß gestreiftem Tuch bespannten Spirale besteht? Diese wird, sobald ein Zug gemeldet ist, vom Schrankenwärter auseinandergezogen und später wieder abgehakt.*

● *daß im Jahre 1985 ein 4500 km langes Schnellstreckennetz die vier größten japanischen Inseln überspannen wird? Von der Hauptinsel Honshu aus sollen die Meerstraßen zu den Inseln Hokkaido und Kyushu unterfahren werden, wobei bereits ein etwa 5 km langer, meterspuriger Eisenbahntunnel nach Kyushu führt.*

● *daß das französische Luftkissenfahrzeug „AEROTRAIN", das 80 Personen befördern kann und eine Geschwindigkeit von 250 km/h erreicht, am 9. Juli 1970 auf einer 18 Kilometer langen Versuchsstrecke der Presse vorgeführt wurde? „AEROTRAIN" hat zwei 1300 PS-Turbomotoren vom Typ TURMO III E 3 und am Heck eine Luftschraube. Das Fahrzeug wird auf zwölf horizontalen Luftkissen über eine Betonschiene geführt; es soll zunächst zwischen Paris und dem Flughafen Orly verkehren. Es fährt auf einer fünf Meter hohen Piste, die von Betonpfeilern getragen wird. Unser Bild zeigt den Zug während des Versuchs.*

Foto: Zentralbild





Jugendgruppe an der Dr.-Theodor-Neubauer-Oberschule Saßnitz

Eine ausgezeichnete Jugendarbeit des DMV leistet der Lehrer Horst Thiele von der Dr.-Theodor-Neubauer-Oberschule in Saßnitz. Die Jugendgruppe dieser Schule erreichte im Bezirk Greifswald bei dem „Leistungsvergleich Junger Eisenbahner 1970" den 1. Platz und war damit nominiert für den DDR-Leistungsvergleich des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes. Mit dem niedrigsten Altersdurchschnitt von 10,2 Jahren belegte die Gruppe einen beachtlichen 7. Platz. Unser Bild zeigt von links nach rechts: Andreas Teich, Lehrer Horst Thiele, Uwe Kramer, Winfried Rudolf, Peter Knorr, Frank Gunkel, Detlef Arndt, Harald Schliewe.

Foto (Mai 1970): Horst Thiele, Saßnitz K. Gerlach

● *daß in Trier ein neuartiges schienengebundenes Schneeverdampf- und Weichenauftaugerät gebaut wird? Das Arbeitsprinzip verläuft gegenüber den bisherigen Ausführungen anders, da der Schnee nicht zur Seite geschoben oder durch Hitzeeinwirkungen zu Wasser verschmolzen, sondern verdampft wird.* K.

● *daß auf einem Streckenabschnitt zwischen Stockholm – Göteborg mit einem Thyristor gesteuerten Doppeltriebwagen eine Geschwindigkeit von 220 km/h gefahren wurde? Das Fahrzeug hat Luftfederung und dazu ein neuentwickeltes ASEA-Bogeneigungssystem.* K.

● *daß das DDR-Außenhandelsunternehmen Transportmaschinen an die Algerische Eisenbahngesellschaft 32 elektrische Lokomotiven, die im LEW Hennigsdorf hergestellt werden, liefert? Sie sollen auf der Strecke Tebessa – Annaba zum Einsatz kommen.*

● *daß die Pariser Metro am 19. Juli 70 Jahre alt wurde? Anläßlich der damaligen Weltausstellung war die erste 10,6 km lange U-Bahn-Strecke mit acht Haltestellen quer unter der Seinestadt eröffnet worden.* K.

● *daß die PKP in ihrem Wagenpark auch 430 Doppelstockwagen aus dem Waggonbau Görlitz betreibt?*

● *daß für die Fährlinie Saßnitz – Trelleborg ein neues DR-Fährschiff gebaut wird? Technische Daten: Länge 152 m, Breite 18,5 m, nutzbare Gleislänge 478 m (das entspricht 42 Güterwagen), Motorleistung 20 000 PS, Geschwindigkeit 21 Knoten.* K.

● *daß auch die DB ab 1972 dazu übergeht, elektrische Triebzüge einzusetzen? Die ersten drei Züge für Geschwindigkeiten von 200 km/h wurden in Auftrag gegeben. Die DR betreibt schon seit einigen Jahren zwei elektrische Triebzüge.* K.

● *daß vier mittelgroße Elefanten in einem Eisenbahn-Güterwagen bequem Platz finden? Sie stehen zu zweit nebeneinander, mit dem Kopf zur Mitte. Beim Einsteigen knieen sie sich erst vorn, dann hinten nieder, kriechen durch die Schiebetüröffnung hindurch und richten sich innen unter dem gewölbtem Tonnendach wieder zu ihrer vollen Größe auf.* K.



Wettbewerbs-anlagen in Prag


1

Eine schöne Ergänzung zu den Einzelmodellen der Internationalen Modellbahn-Wettbewerbe sind für Aussteller und Besucher fertig aufgebaute Modellbahnanlagen mit „Fahrbetrieb". Hier zeigen wir vier Anlagen von der Ausstellung in diesem Jahr; ihre Erbauer sind tschechoslowakische Modellbahnfreunde.


2

*

Bild 1 H0-Anlage, gebaut von Herrn Josef Jenilek (39 Jahre)

*

Bild 2 N-Anlage, gebaut von Herrn Miloš Musiál (43 Jahre)

*


3

Bild 3 N-Anlage, gebaut von Herrn Radomir Klíma (14 Jahre)

*

Bild 4 H0-Anlage, gebaut von Herrn Petr Moravec (32 Jahre)


4

Fotos: Manfred Gerlach, Berlin

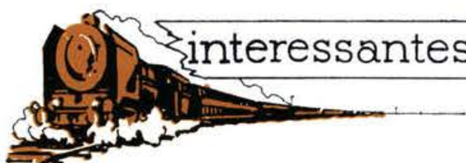




Bild 1 Eine Armstrong 4-6-0 CP 575 der Canadien National Railways (C.N.R.)

Foto (Juli 1941): Günter Wrielt, Kanada



Bild 2 4-6-0-Lokomotive CP 573 (ebenfalls von Armstrong) vor Güterzug Nr. 101 in den kanadischen Bergwäldern

Foto (14. Juli 1944): Günter Wrielt, Kanada



Bild 3 Teilverkleidete Dampflokomotive 2860 (4-6-4) der Royal Hudson

Foto (Juli 1941): Archiv



Ing. GÜNTHER FIEBIG, Dessau

Eilzuglok der ehemaligen sächsischen Gattung VIII1 und ihr Modell

100 Jahre würde das Vorbild meines Lokomotivmodells in diesem Jahre werden, wenn es Eisenbahnfreunden vor etwa 50 Jahren gelungen wäre, diese Lokomotive in einem Museum der Nachwelt zu erhalten, vorausgesetzt, diese Eisenbahnfreunde hätten wie ich Gefallen an jener „Eilzuglokomotive" gefunden. Und wenn ich gefragt würde, warum ich mir gerade dieses Modell bauen ließ, so müßte ich folgendes antworten: Das Vorbild wurde 1870, also in der Frühzeit des Eisenbahnmittelalters gebaut, die letzte Lokomotive dieser Gattung aber erst 1922 zur Reichsbahnzeit ausgemustert. Der Betrieb dieses Modells neben anderen Lokomotiv- und Wagenmodellen aus den Jahren 1900 bis 1922 und die zu einem Teil auch noch bis in die jüngste Zeit liefen, ist also durchaus möglich. Zum anderen wurde diese Lokomtivgattung in Württemberg, von der Maschinenfabrik Eßlingen, gebaut und stellt die letzte Ausführung einer württembergischen Bauweise mit führendem, kurzachssigem Drehgestell dar, wurde aber an eine sächsische Bahn, nämlich an die Sächsische Westliche Staatsbahn, geliefert. Dabei erzählt die Fama, daß diese Lokomotiven eigentlich für Rumänien bestimmt waren, aber Geldmangel den Kauf verhinderte. Daß in den 50 Jahren, die diese Lokomotive erlebte, sie auch modernisiert wurde, gereichte meines Erachtens der Lokomotive zum Vorteil. Die erste „Qualmröhre" stand der alten Dame nicht allzugut und der neuere, sächsische Schornstein ließ sie jünger und eleganter erscheinen. Besonders nett finde ich die radial angeordneten Schlitze in den „Beinverkleidungen", sprich Radschutzkästen, oberhalb des Umlaufbleches. Leider, das muß ich zugeben, verdecken die „neuartigen", langgestreckten Hauptluftbehälter diese Schlitze und verhindern die schöne Ein- oder Aussicht. Ja, und sonst hat die Lokomotive ihr Aussehen bis in das hohe Alter behalten. Es hat auch schon damals Lokomotivpersonale gegeben, die das Äußere der ihnen „Anvertrauten" pflegten und das erbsgrüne Kleid mit dem schwarzen Brustteil und den messingnen Zierbändern sauber hielten. Das ist es auch, was mir gefiel und was mich veranlaßte, von einem versierten Modellbauer die Lok – in der Nenngröße H0 – bauen zu lassen. Und daß das Modell mit eigener Kraft und mit einigen alten sächsischen Abteilwagen von Piko spazieren fahren kann, dürfte selbstverständlich sein. Allerdings ist die Zugkraft nicht allzugroß. Aber was machts, auch das Vorbild dürfte, mit heutigen Maßstäben gemessen, nicht zu den stärksten Zugtieren gehört haben. Leider zeigt das Foto nicht alle Feinheiten des Modells und vor allem nicht den farbigen Anstrich.

Doch nun einiges zum Vorbild. Württemberg war das einzige deutsche Land, welches bereits als erstes Lokomotiven mit führendem Drehgestell nach amerikanischen Vorbildern von Beginn an in Dienst stellte. Die Klasse I (alt), Betriebsnummern 1 bis 3, mit der Achsanordnung 2'B, wurde neben denen der Klasse II (alt), Betriebsnummern 4 bis 6, mit der Achsfolge 1 B, 1845 von Norris und von Baldwin, beide Philadelphia, bezogen. Die 2'B-Lokomotiven dienten dann Keßler als Hersteller der würtembergischen Lokomotiven als Vorbild für seine Lieferungen, die mit der Klasse III und den Betriebsnummern 7 bis 29, 31, 33, 34 und 38 bis 52 einsetzten, wobei die Lokomotive mit der Betriebsnummer 7 die Fabriknummer 1 von der Keßlerschen Lokomotivfabrik in Eßlingen bekam. Nachdem die von Baldwin bezogenen 1 B-Lokomotiven bald an die Schweiz verkauft worden waren, beherrschten die 2' B- Lokomotiven fast ausschließlich die würtembergischen Strecken, gleich ob es sich um Reisezug- oder Güterzuglokomotiven handelte. Eine Ausnahme bildeten nur die C-gekuppelten Lokomotiven der „Alb"-Klasse, die für die bekannte Geislinger Steige gebaut wurden. Erst 1864 folgte noch eine C-Güterzuglokmotive Klasse F. Aber sonst waren es die 2' B-Lokomotiven, die in Württemberg den Zugdienst besorgten, zuletzt die Gattungen B und D. Dann änderte sich schlagartig alles! Brockmann übernahm die maschinentechnische Leitung der Württembergischen Staatsbahn

Bild 1 Linke Ansicht der sächsischen VIII1



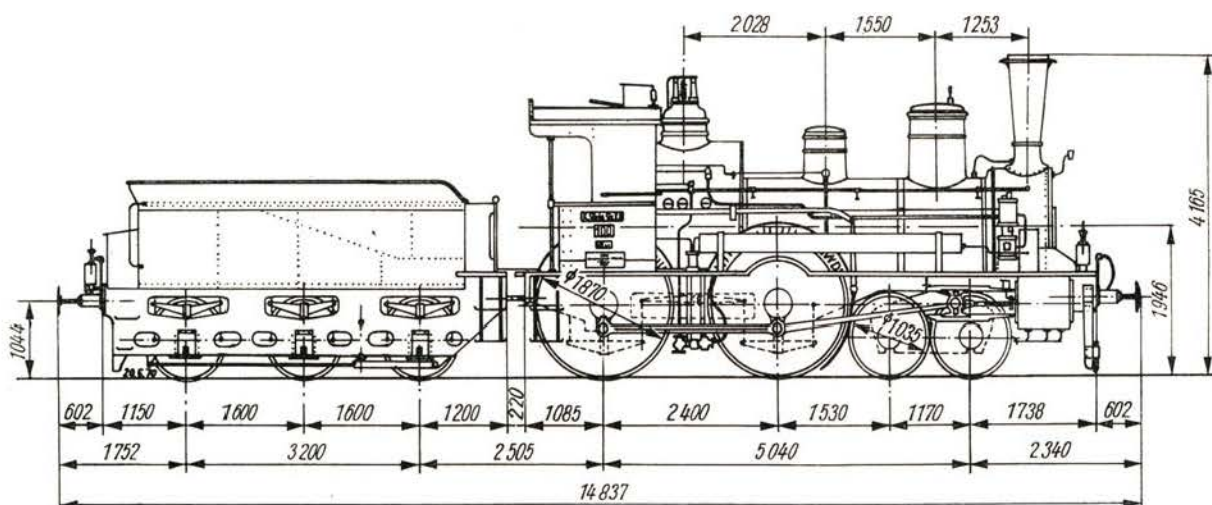


Bild 2 Maßskizze der sächsischen VIII_1 — *Zeichnung: W. Dietmann*

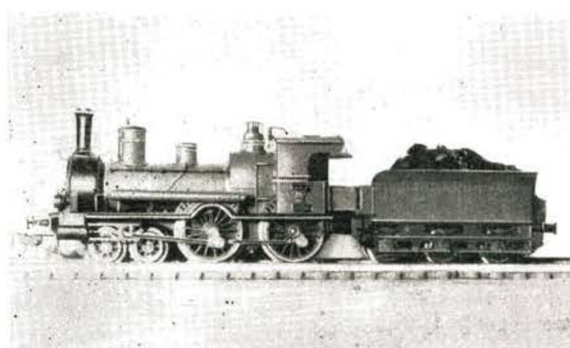
Tabelle 1: Betriebsnummern und Namen der Gattung VIII_1

Fabrik-Nr.	Betriebsnummern urspr.	ab 1892	ab 1909	Namen
990	193	93	99	Amerika
991	194	94	—	Wartburg
992	195	95	—	Worms
993	196	96	—	Ems
994	197	97	—	Moskau
995	198	98	100	Madrid
996	199	99	—	Warschau
1000	200	100	—	Kessler

Tabelle 2: Technische Daten der Gattung VIII_1

Achsfolge	–	2'B
Größte Geschwindigkeit	km/h	80
Zylinderdurchmesser	mm	406
Kolbenhub	mm	560
Kesselüberdruck	kp/cm²	9
Rostfläche	m²	1,31
Heizfläche	m²	94,15
Kuppelraddurchmesser	mm	1863
Laufraddurchmesser	mm	1030
Masse, leer	t	31,0
Masse, dienstbereit	t	34,5
Reibungslast	Mp	19,5

Bild 3 Modell der sächsischen VIII_1 – Betriebsnummer 100 – in der Nenngröße H0 — *Foto: Günther Fiebig*



und ließ nicht nur die Beschaffung der 2' B-Lokomotiven einstellen, sondern auch „radikal" alle vorhandenen Lokomotiven in steifachsige 1 B- oder C-Lokomotiven umbauen. Erst 1899 erlebte in Württemberg die 2' B-Lokomotive in der Gattung AD wieder Auferstehung, allerdings nunmehr in moderner Form mit langachsständigem Drehgestell. Eßlingen lieferte in der Zwischenzeit 2' B-Lokomotiven nur in das „Ausland", unter anderem 1870/71 auch die acht Lokomotiven, die das Vorbild meines Modells sind, nach Sachsen. Gegenüber der letzten württembergischen Lieferung zeigte die sächsische folgende Abweichungen: eine etwas höhere Kessellage, eine stark überhöhte Feuerbüchsdecke statt eines zweiten Domes, einen etwas größeren Rost und kleinere Zylinder. Diese Lokomotiven haben dann, wie in der Literatur festgestellt wurde, mehrere Jahrzehnte hindurch in völlig befriedigender Weise auf der sehr verkehrsreichen und schwierigen Linie Dresden – Chemnitz Dienst getan. Diese Linie war die Verbindungsstrecke der Östlichen und der Westlichen Staatsbahn, wobei der Abschnitt Freiberg – Chemnitz von den Lokomotiven der Westlichen Staatsbahn befahren wurde. Von der Sächsischen Staatsbahn, zu der später alle sächsischen Bahnen zusammengeschlossen wurden, erhielten die acht Lokomotiven das Gattungszeichen VIII_1, über die Betriebsnummern und die Namen der Lokomotiven gibt die Tabelle 1 Aufschluß. 1913 waren noch die Lokomotiven Nr. 99 und Nr. 100, ehemals „Amerika" und „Madrid", in Betrieb und erst 1922 wurde als letzte die Lokomotive Nr. 100 ausgemustert. Damit gehörte diese Gattung 52 Jahre zum Betriebspark der Sächsischen Staatsbahn; ein solches Alter erreichen wohl nur wenige Lokomotiven. Nun stelle man sich die Lokomotive Nr. 100 neben der 1918 gelieferten Lokomotive Nr. 66 vor! Die letztere gehörte zur Gattung XXGV und wurde später die 19 015. Es ist also nicht verwunderlich, wenn die Lokomotiven der Gattung VIII_1 zuletzt nur noch im Nebenbahndienst eingesetzt waren, und zwar auf der auch nicht leichten Strecke Flöha – Annaberg-Buchholz, wie eine alte Postkarte aus dem damaligen Warmbad Wiesenburg im Erzgebirge beweist. Leider konnte ich reproduzierbare Betriebsaufnahmen der Gattung VIII_1 nicht auffinden.

Literatur:

Helmholtz-Slaby: „Die Entwicklung der Dampflokomotive . . .", Band I

Dr. M. Mayer: „Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen"

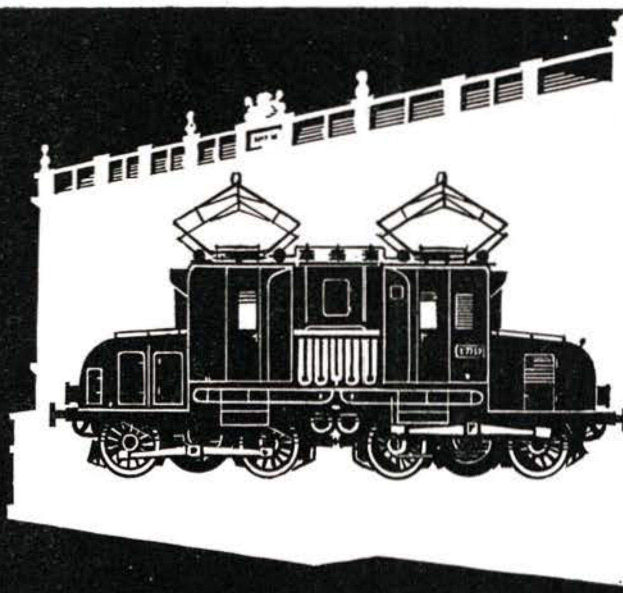
Öffnungszeiten:

täglich
9–17 Uhr

montags
geschlossen

Telefon:

47 14 93
47 15 97





VERKEHRSMUSEUM DRESDEN

JOHANNEUM AM NEUMARKT

SONDERAUSSTELLUNG:

Zinnfiguren und Modellbahnen vom 20. November bis 23. Dezember 1970





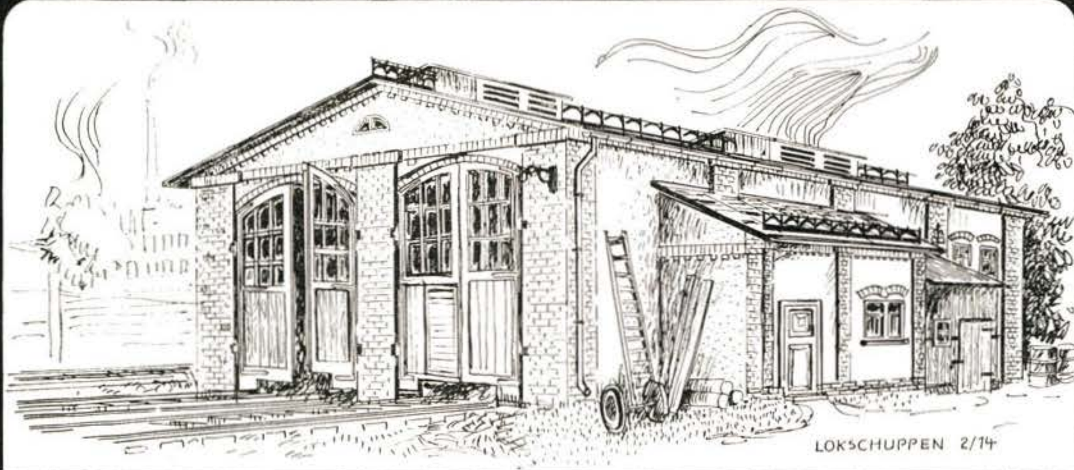
MODELLE

Qualitätsarbeit aus dem Erzgebirge

unkompliziert
vorbildgetreu
vollplastik

Ein komplettes Programm
in HO-TT und N9mm

VEB Vereinigte Erzgebirgische Spielwarenwerke, 933 Olbernhau





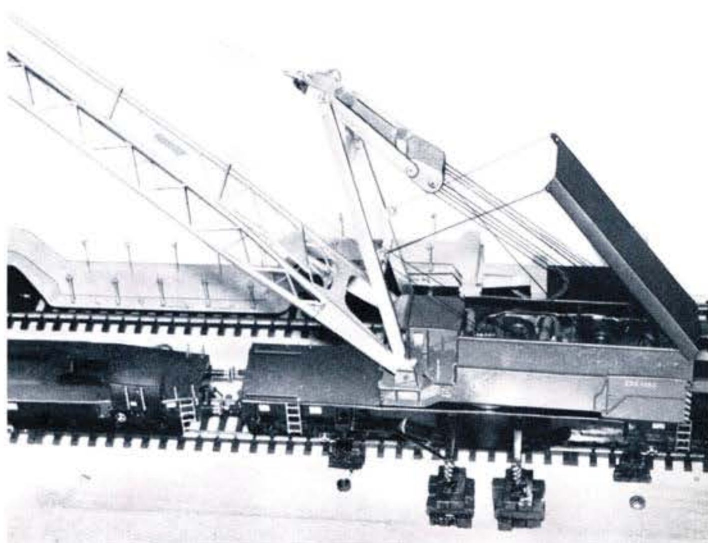


AUHAGEN - BAUSÄTZE

Unser neuer Katalog 1971 ist beim Fachhandel ab Dezember 1970 zu erhalten oder gegen Einsendung von 1,– M in Briefmarken direkt vom Herstellerbetrieb.

H. AUHAGEN KG. - 934 MARIENBERG / SACHSEN

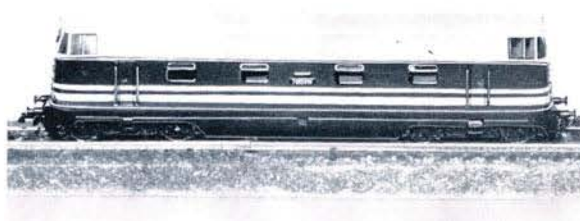
Bild 1 So sieht das Modell eines EDK 1000 von Klaus-Dieter Schenk aus, welches er in der Nenngröße H0 zum XVII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb nach Prag schickte und damit einen hervorragenden Sonderpreis holte. Der Kran übt ferngesteuert insgesamt sechs Funktionen aus.



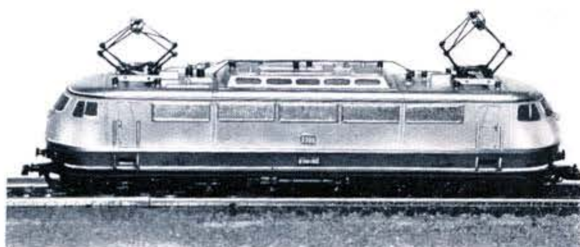
1

Bilder 2, 3 und 4 Das sind weitere Meisterleistungen in N von Wolfgang Köhler, dem Preisträger des 1. Preises bei 100 Punkten anläßlich des XVII. (Siehe auch unseren Bericht „Vom XVII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1970 in Prag" in diesem Heft)! Bei allen Köhler'schen Triebfahrzeugen ist zwischen Motor und Getriebe eine gut funktionierende Kupplung zwischengeschaltet.





2



3

Bild 5 Einen Anerkennungspreis bekam Wolfgang Fechner für dieses Umbau-Modell eines SVT 18.16., ebenfalls in der Nenngröße N gebaut

Fotos: Manfred Gerlach, Berlin

4



5

